



Vlaams
Parlement

ingediend op **200** (2014-2015) – Nr. 1
8 januari 2015 (2014-2015)

Syntheseverslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Caroline Bastiaens

over de werking van het Departement
Mobiliteit en Openbare Werken en het
Agentschap Wegen en Verkeer

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;

mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;

de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;

de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;

de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;

de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;

de heren Marino Keulen, Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;

de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;

mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Uiteenzetting door de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	4
1.	Het Departement MOW vandaag	4
1.1.	Missie en visie	4
2.	Expertise in beweging.....	4
3.	Experten in beleid	5
4.	Experten in managementondersteuning	5
5.	Experten in technische ondersteuning.....	6
6.	Maritieme Toegang.....	7
7.	Het Departement MOW in cijfers	7
8.	Wat brengt de toekomst?.....	8
9.	Besluit	8
II.	Uiteenzetting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer	9
1.	Doelstellingen en opdrachten AWW	9
1.1.	Visie	9
1.2.	Missie.....	9
1.3.	Doelstellingen.....	9
2.	Structuur van het Agentschap Wegen en Verkeer.....	9
2.1.	Centrale afdelingen	10
2.2.	Territoriale afdelingen	10
3.	Cijfers	11
4.	Werking	12
5.	Uitdagingen.....	14
III.	Bespreking.....	14
	Gebruikte afkortingen	17
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 23 oktober 2014 een gedachtewisseling over de werking van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer. Na een toelichting door de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de heer ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, volgde een bespreking.

De presentaties van beide sprekers zijn opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Uiteenzetting door de heer Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

De heer *Filip Boelaert* verduidelijkt dat het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken bestaat uit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarvoor hij verantwoordelijk is, het Agentschap Wegen en Verkeer en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. De drie extern verzelfstandigde agentschappen, namelijk Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart en de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, situeren zich buiten het ministerie.

1. Het Departement MOW vandaag

1.1. Missie en visie

De missie van het departement is duidelijk: "Als het expertisecentrum op het vlak van mobiliteit en infrastructuur willen we innovatie en deskundigheid bieden. We leveren vlotte en efficiënte diensten aan hoogkwalitatieve voorwaarden en willen de netwerkpartner ter voorbereiding en coördinatie en operationele uitvoering van het beleid zijn. Om het beleid te kunnen coördineren bouwen we een sterk imago op als betrouwbare partner en dienstverlener.". Dat geldt in eerste instantie naar de minister, maar daarnaast ook naar de andere agentschappen binnen en buiten het beleidsdomein, en in derde instantie zeker ook naar burger, parlement en andere instanties.

De visie is dan ook: de ambtenaren van het departement willen expert zijn in beleidsondersteuning en in algemene ondersteuning.

2. Expertise in beweging

Het Departement MOW wil expertise bieden inzake beleid en beleidsondersteuning.

Het departement ondersteunt de minister bij beleidsvoorbereiding, en -evaluatie inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en logistiek, alsook inzake investeringen, beheer en exploitatie van de transport- en haveninfrastructuur in Vlaanderen.

Het departement wil ook toonaangevend zijn op het vlak van beleidsondersteuning, in het delen van kennis en expertise, maar vooral in de dienstverlening aan agentschappen van het beleidsdomein en de relaties met andere beleidsdomeinen en externe klanten. Het departement wil de eerste dienstverlener en het aanspreekpunt zijn voor de minister en zijn kabinet. Daartoe verzamelt het allerhande informatie. Binnen het mobiliteitsveld is er een gigantische dataset aanwezig. Op dat vlak zijn er nog heel wat uitdagingen.

Het departement bestaat uit vier soorten afdelingen: de beleidsafdelingen, de managementondersteunende afdelingen, de technisch ondersteunende diensten en de afdeling Maritieme Toegang.

3. Experten in beleid

De beleidsafdelingen van het departement maken omgevingsanalyses op. Ze formuleren beleidsvoorstellen, zowel op vraag als op eigen initiatief. Ze volgen het Europese en het internationale beleid van nabij op. Het Europese beleid is belangrijk voor de financiering van de TEN-T-netwerken, de Connecting Europe Facility, maar ook voor het havenbeleid. Ook inzake het verkeersveiligheidsbeleid zijn er heel wat ontwikkelingen. Dat wordt opgevolgd in afstemming met de andere beleidsdomeinen. De primaire partners zijn LNE, RWO, die eveneens gewestbevoegdheden zijn. Er is ook overleg met de Mobiliteitsraad, met belangenorganisaties en met andere betrokkenen.

Die afdelingen doen ook aan beleidscoördinatie. Op het niveau van het beleidsdomein probeert men orde te brengen in de verschillende voorstellen die binnenkomen, bijvoorbeeld van De Lijn, van Wegen en Verkeer of van Waterwegen en Zeekanaal. Men coördineert de werking met betrekking tot parlementaire vragen en kabinetsnota's. Dat is altijd aan strikte termijnen gebonden. Dat vraagt van iedereen een snelle reflex. Die afdelingen zijn ook verantwoordelijk voor de beleidscommunicatie. Dat draagt bij tot de vorming en de versterking van een breed maatschappelijk draagvlak voor het beleid, een correcte imagovorming en een degelijke informatievoorziening.

De heer Boelaert geeft enkele concrete voorbeelden van de huidige activiteiten van de beleidsafdelingen. De inkanteling van de zesde staatshervorming wordt voorbereid. De opstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt gecoördineerd binnen het departement. De actualisering van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, dat op het einde van de vorige regeerperiode werd aangekondigd. De Fietsmanager is actief binnen het departement. Het departement volgt het water- en havenbeleid op, niet alleen op Vlaams, maar ook op Europees niveau. Het volgt de Europese dossiers op. Het departement heeft ook een permanente vertegenwoordiger binnen de Europese Commissie.

Het departement zorgt bijvoorbeeld ook voor de ambtelijke coördinatie van de beleidsnota en het Masterplan 2020. De heer Bert De Bondt is daarvoor verantwoordelijk. Ook de projectleider van Masterplan 2020, Jaak Polen is werkzaam binnen het departement. Er is voorts veel aandacht voor de beheersvorm van de regionale luchthavens en de ondersteuning van de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen. Het ruimtelijk uitvoeringsplan Antwerpen is een ander belangrijk project. De bemiddelaar grote infrastructuurprojecten is eveneens actief binnen het departement. Zij heeft vooral bekendheid omdat ze voor het RUP Antwerpen heel actief geweest is inzake Doel. Intussen wordt zij ook ingezet voor andere infrastructuurprojecten.

4. Experten in managementondersteuning

De managementondersteunende afdelingen doen de coördinatie van beleidsvoorbereiding en -rapportering voor het hele beleidsdomein MOW aan de minister inzake personeelsaangelegenheden, facilitair management, informatie- en communicatietechnologie, begroting, boekhouding en juridische aangelegenheden. Ze ondersteunen tevens het Agentschap Wegen en Verkeer, het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en het departement zelf, dat ongeveer 3500 personeelsleden telt.

De MOD nemen ook het beheer op zich van een aantal DAB's, fondsen en instellingen van publiek recht, namelijk het Vlaams Infrastructuurfonds waarop al de investeringen aangerekend worden, het Fonds voor Stationsomgevingen, het Pendelfonds, het FFEU, waar de gevaarlijke punten op aangerekend worden, en de NV Vlaamse Havens. Voor de eerste vier gaat het vooral om boekhoudkundige verrichtingen. De inhoudelijke opvolging van het FFEU gebeurt binnen het AWW. De NV Vlaamse Havens begeleidt vooral de grote sluisprojecten, zoals de Deurganckdoksluis en de sluizen in Terneuzen en Zeebrugge.

Er zijn verschillende managementondersteunende afdelingen. De afdeling Personeel en Organisatie is verantwoordelijk voor de volledige personeelsadministratie van de 3500 personeelsleden, voor de aanwervingen en voor het hrm-beleid. In overleg met de klanten, de agentschappen, proberen ze opleiding en vorming te organiseren. Er is een samenwerkingsovereenkomst met elk agentschap die bepaalt welke diensten het departement hen moet verlenen en binnen welke termijnen.

De afdeling Juridische Dienstverlening treedt ondersteunend op voor de verschillende agentschappen van het beleidsdomein, dus niet enkel naar AWW en MDK, maar ook naar de waterwegbeheerders. De Lijn heeft een eigen juridische dienst. AJD probeert eerste- en tweedelijnsondersteuning te bieden. Het kan gaan over de aansprakelijkheid bij een ongeval, over betwistingen van facturen en verrekeningen of om grotere zaken, bijvoorbeeld met betrekking tot het RUP Antwerpen. De afdeling geeft ook juridisch advies over beleidsinitiatieven, zowel intern als extern, bijvoorbeeld bij het ontwikkelen van een nieuwe MER-regelgeving.

AJD heeft een specifieke expertise opgebouwd in het kader van de overheidsopdrachten. Tot tien jaar geleden was dat een verantwoordelijkheid van de afdeling Overheidsopdrachten bij Bestuurszaken. Thans gebeurt de eerstelijnsondersteuning voor overheidsopdrachten binnen de agentschappen zelf. Als het meer gespecialiseerd of meer juridisch wordt, dan komt men in eerste instantie bij AJD terecht, en als het dan nog meer gespecialiseerd wordt, dan komt men terecht bij de afdeling Overheidsopdrachten van Bestuurszaken. Het is de bedoeling om de kennis, die verworven wordt door de verschillende departementen, samen te brengen. Er is ook een werkgroep met vertegenwoordigers van de verschillende agentschappen die probeert om continu kennis uit te wisselen en om aldus een netwerk op te bouwen.

De afdeling Boekhouding en Begroting is verantwoordelijk voor ongeveer 1700 vastleggingen en 16.000 vereffeningen per jaar. Dat laatste cijfer gaat over betalingen van kleine en grote facturen. De afdeling coördineert daarbij de begrotingsinitiatieven en is verantwoordelijk voor de beleidsondersteuning inzake boekhouding en begroting.

5. Experten in technische ondersteuning

De technisch ondersteunende afdelingen zorgen voor de technische knowhow. Ze ondersteunen als kennisplatform het beleid of de uitvoering ervan in een heel aantal domeinen. Inzake de burgerlijke bouwkunde geven ze adviezen over betontechnische en staaltechnische aspecten. Ze zijn ook actief op het vlak van geotechniek of bodemkunde. Dat betekent dat ze kennis opbouwen over de ondergrond van Vlaanderen. Ze bouwen daarover een databank op. Een ander belangrijk domein is topografie en fotogrammetrie, waarbij het landschap in kaart gebracht wordt op basis van opmetingen en foto-onderzoek.

Het waterbouwkundig onderzoek gebeurt onder meer in het Waterbouwkundig Laboratorium. Hier worden de gevolgen van waterstromingen in kaart gebracht.

Die dienst heeft meegewerkt aan het uitwerken van de overstromingsvoorspeller en onderzoekt hoe men hele grote schepen kan binnenkrijgen in de haven. Er is ook een binnenvaartsimulator. De verbreding van het Panamakanaal werd eerst berekend en gesimuleerd in het Waterbouwkundig Laboratorium. Zo kan men Belgische aannemers een voetje voor geven in internationale procedures.

Voorts gebeurt het onderzoek naar mobiliteit en verkeer binnen deze technische afdelingen. Het Verkeerscentrum, dat soms wel eens in het nieuws komt, met zijn operatorzaal, is bezig met de modellering van het verkeer. De technisch ondersteunende afdelingen zijn tevens verantwoordelijk voor het dynamisch verkeersbeheer, voor prijsberekening bij overheidsopdrachten, voor ICT en integrale kwaliteitszorg.

De secretaris-generaal vraagt aandacht voor de samenwerking met de wetenschappelijke wereld van zijn diensten, onder meer door het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics. Dat verzelfstandigd agentschap maakt het mogelijk om wetenschappelijke experts aan het werk te laten binnen het Waterbouwkundig Laboratorium. Zo kan de beschikbare wetenschappelijke expertise en de internationaal toonaangevende positie behouden blijven.

Ook binnen de afdeling Geotechniek is er trouwens een nauwe samenwerking met de wetenschappelijke wereld. Flanders Hydraulics en Geotechniek zijn gehuisvest op de site van de Gentse universiteit. Het Vlaams Verkeerscentrum zorgt voor een wetenschappelijke onderbouwing van verkeer en mobiliteit. Het ontwikkelt en exploiteert verkeersmodellen. Het realiseert de uitbouw en organisatie van dynamisch verkeersbeheer op hoofdwegen en in grootstedelijke gebieden. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met AWW.

6. Maritieme Toegang

De afdeling Maritieme Toegang zorgt voor aanleg, onderhoud en beheer van basisinfrastructuur in zeehavens. Dat is uiteraard van groot economisch belang. Het gaat concreet over zeesluizen, havendammen, staketsels, spoorwegbermen en groenschermen. De afdeling beheert en exploiteert de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens, zowel de Schelde en het hele Scheldebassin tot de vaarwegen op zee. Ze garandeert de nautische bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens door baggerwerken.

De belangrijkste projecten zijn de Deurganckdoksluis, de Visartsluis in Brugge-Zeebrugge, de sluis in Terneuzen en de renovatie van de Royerssluis in Antwerpen, die stopt waar de Oosterweelverbinding zou moeten komen. Recente havencijfers tonen trouwens aan dat de Vlaamse havens het opnieuw vrij goed doen.

7. Het Departement MOW in cijfers

Het Departement MOW telt ongeveer 720 personeelsleden. In de beleidsafdelingen zijn dat er 137. Daar gaat het vooral om mensen van universitair niveau. In de MOD zijn dat ongeveer 129 mensen. Bij de juridische dienstverlening gaat het ook vooral over hoogopgeleide mensen. In de andere afdelingen zijn er verschillende personeelsprofielen. In de technisch ondersteunende diensten, de TOD, werken er ruim 300 mensen. Ook hier is het opleidingsniveau over het algemeen vrij hoog. In de afdeling Maritieme Toegang gaat het over 143 mensen. De opleidingsniveaus zijn er erg gevarieerd.

De budgettaire middelen van het departement bedragen ongeveer 460 miljoen euro waarvan het grootste deel bestemd is voor Maritieme Toegang. De

baggerwerken vallen heel duur uit, maar zijn natuurlijk van groot economisch belang.

De MOD beheert ongeveer 720 personeelsdossiers en verricht de loonadministratie van ongeveer 3500 personen. Voor de vastleggingen en vereffeningen is er een samenwerking met de agentschappen.

De MOD hebben ook een aantal beleidsvoorbereidende taken. De afdeling Juridische Dienstverlening is bijvoorbeeld bezig met het uitwerken van onder meer een ontwerp van onteigeningsdecreet. Zo levert ze ook beleidsexpertise.

8. Wat brengt de toekomst?

De toekomstige uitdagingen voor het Departement MOW zijn onder meer de files, de verkeersveiligheid, de milieu-impact, het draagvlak en de beperkte budgettaire middelen. Conform het regeerakkoord zal er ook gestreefd worden naar een efficiëntere en slankere overheid. Het Departement MOW beschikt over een aantal sterktes. Het heeft expertise te bieden in beweging. Er is ook beweging nodig binnen het departement zelf. Er is een organisatietraject aan de gang. Dat gebeurt binnen het kerntakendebat dat vermeld wordt in het regeerakkoord. Het departement probeert een geïntegreerde en integrale benadering aan te bieden. De zelfrijdende auto biedt een mooi voorbeeld daarvan. Het departement streeft ook naar samenwerking binnen en buiten het beleidsdomein.

Een belangrijke uitdaging voor de nabije toekomst is de afwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat vergt een afstemming met onder meer de beleidsdomeinen Ruimtelijke Ordening en Wonen.

Een andere uitdaging is het debat rond de kilometerheffing. Het is de bedoeling om begin 2016 te starten met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Er is wel nog discussie nodig over het bedrag van die heffing. Er moet ook werk gemaakt worden van de kilometerheffing voor personenwagens, die eveneens vermeld staat in het regeerakkoord.

Een derde uitdaging, de verkeersveiligheid, hangt samen met de zesde staatshervorming. Die wordt voorbereid door een overleggroep gecoördineerd door het departement, waarbij ook alle agentschappen betrokken zijn. Het departement zal verantwoordelijk zijn voor het Verkeersreglement. Daarvoor zal het een samenwerking opzetten met AWW over de plaatsingscriteria voor verkeerstekens en over het reglement van de wegbeheerder. Het Verkeersveiligheidsfonds wordt ingekanteld bij het departement. Het departement wordt verantwoordelijk voor de homologatieproblematiek, de technische keuring, de rijopleiding en het examen rijbewijs, de bevoegdheden van het BIVV en de regelgeving voor het transport van gevaarlijke stoffen. De controle en de inspectie worden namelijk een bevoegdheid van de binnenvaartbeheerders en de wegbeheerders en van AWW.

9. Besluit

De heer Boelaert besluit dat het Departement MOW een unieke expertise heeft en dat ze die in de toekomst zal blijven uitspelen. Als modusneutrale partner kan het onafhankelijk beleidsadvies leveren. Het wil als loyale partner het beleid voorbereiden en de uitvoering ervan opvolgen. Het wil de eerste dienstverlener zijn voor interne en externe klanten.

Hij eindigt met een uitnodiging aan de commissieleden tot een werkbezoek aan het departement.

II. Uiteenzetting door ir. Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer

De heer *Tom Roelants* stelt zijn agentschap voor aan deze commissie.

1. Doelstellingen en opdrachten AWV

1.1. Visie

De visie van AWV stelt dat het agentschap een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit wil realiseren, voor alle weggebruikers in Vlaanderen. Het gaat dus niet alleen om de automobilisten waarmee het agentschap heel vaak geassocieerd wordt.

1.2. Missie

De missie van AWV: in zijn oprichtingsbesluit werd het AWV verantwoordelijk gesteld voor het beheren, onderhouden en optimaliseren van het wegenpatrimonium, voor het organiseren van het verkeer en voor het mee vormgeven van het beleid. AWV wil dat doen door correcte en tijdige communicatie, door evenwichtige en objectieve programma's, door een goed beheer van de aanwezige kennis en door kwaliteitsvol en innovatief te werken.

1.3. Doelstellingen

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden er voor AWV vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven. Een eerste doelstelling is de bereikbaarheid. Dat betekent dat de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten gewaarborgd moet blijven. Ten tweede is er de toegankelijkheid. AWV moet aan iedereen in Vlaanderen de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen en om aldus deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Een volgende doelstelling is de verkeersveiligheid. Het is de bedoeling de verkeersonveiligheid en het aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen te verminderen. De vierde doelstelling is het verhogen van de verkeersleefbaarheid, ondanks de toenemende mobiliteit. Ten slotte is het de bedoeling om de schade aan natuur en milieu terug te dringen.

Die strategische doelstellingen werden verwerkt tot een aantal organisatiedoelstellingen. Het is de bedoeling de missing links en bottlenecks weg te werken. Er moet een dynamisch verkeersmanagement uitgebouwd worden. Andere belangrijke uitdagingen voor AWV zijn het structureel onderhoud, de fietspaden, de doorstroming van het openbaar vervoer en het uitbouwen van een veilige weginfrastructuur. AWV wil ook aandacht besteden aan geluid en het wil de hinder bij wegwerkzaamheden beperken. Het wil ook werk maken van duurzaam ondernemen.

Hij geeft nog mee dat AWV ongeveer 7000 kilometer gewest- en autosnelwegen beheert en ongeveer 7700 kilometer fietspaden.

2. Structuur van het Agentschap Wegen en Verkeer

AWV is een IVA, behorend tot het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, samen met het agentschap MDK en het Departement MOW. Intern is het gestructureerd in negen afdelingen, drie centrale en zes territoriale.

2.1. Centrale afdelingen

De centrale afdelingen zijn Planning en Coördinatie, Expertise Verkeer en Telematica, en Wegenbouwkunde.

2.1.1. *Planning en Coördinatie*

Planning en Coördinatie coördineert alle betrokken afdelingen maar ook externe belanghebbenden op uiteenlopende domeinen.

De afdeling is verantwoordelijk voor de tactische en operationele planning, de interne en externe communicatie, de coördinatie van de investeringsprogramma's, de exploitatie, ICT en kennis- en datamanagement, kwaliteitsmanagement en hrm.

2.1.2. *Expertise Verkeer en Telematica*

Expertise Verkeer en Telematica wil, onder leiding van mevrouw Eva Van den Bossche, toonaangevend zijn als kenniscentrum voor elektromechanica, verkeerskunde en telematica.

De afdeling werkt aan visievorming en aan richtlijnen. Ze werkt ook ontwerp-richtlijnen uit inzake infrastructuur. Het gaat niet alleen om de weguitrusting, maar ook om verkeersplannen en telematica en elektromechanische uitrusting.

2.1.3. *Wegenbouwkunde*

Een derde centrale afdeling is Wegenbouwkunde. Dat is een toonaangevend expertisecentrum op het vlak van materiaalkeuze, wegstructuren, geluid en trillingen.

Het verschil met de vorige afdeling is dat Wegenbouwkunde vooral focust op de opbouw van de weg. De afdeling rapporteert jaarlijks in de commissie over de staat van de Vlaamse wegen¹.

2.2. Territoriale afdelingen

2.2.1. *Provinciale wegenafdelingen*

In elk van de vijf Vlaamse provincies is er een wegenafdeling. De taakstelling van die afdelingen is in elke provincie hetzelfde. Elke afdeling is verantwoordelijk voor de voorbereiding van het programma van de komende jaren. Ze voeren ook de projecten zelf uit, zowel wat betreft wegen als bruggen en kunstwerken.

Ze zijn ook verantwoordelijk voor de elektromechanische uitrusting, vooral verkeerslichten en wegverlichting. Ze maken studies over een aantal problematieken in verband met verkeersveiligheid. Ze stellen signalisatieplannen op, ook voor de bouwplaatsen. Ze beheren de infrastructuur, met inbegrip van het milieuvriendelijk beheer van de bermen en de winterdienst. Ze leveren adviezen en vergunningen af, verstrekken informatie en behandelen klachten. Dat is ook de kern van het agentschap AWW. Ongeveer 1300 van de 1500 mensen werken in de territoriale afdelingen.

¹ Zie bijvoorbeeld de gedachtewisseling over het rapport 'Toestand van het wegnnet' en de eerste rapportage over het IIR-project. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Griet Smaers (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2382/1).

AWV maakt een onderscheid tussen het investeringsprogramma en het onderhoudsprogramma. Bij de investeringsprogramma's gaat het om de aanleg van nieuwe infrastructuur, om een nieuwe inrichting van een bestaande infrastructuur of om structureel onderhoud. Het investeringsprogramma wordt elk jaar overhandigd aan de commissie. Het onderhoudsprogramma betreft het dagelijkse routineonderhoud van de signalisatie, de markeringen, snoeien en maaien, waterafvoer, dringende herstellingen aan wegen en de winterdienst.

De territoriale afdelingen zijn onderverdeeld in districten. In het kader van een meer efficiënte werking werd onlangs beslist het aantal districten terug te brengen van 28 naar 23.

In de presentatie zijn er over de werking van de wegenafdelingen een aantal cijfers opgenomen (zie bijlage 2).

2.2.2. Afdeling Elektromechanica en Telematica

De afdeling Elektromechanica en Telematica is de zesde territoriale afdeling. De afdeling biedt niet alleen interne ondersteuning maar ook ondersteuning aan externe klanten zoals de waterwegbeheerders, de havens, gebouwenbeheerders, het facilitair bedrijf, de regionale luchthavens en de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). Intern is de afdeling verantwoordelijk voor het elektromechanische systeem van verkeershandhaving, dus voor het plaatsen van flitscamera's en roodlichtcamera's, voor trajectcontrolesystemen en voor het systeem Weigh in Motion. De afdeling zorgt ook voor de uitrusting van elektrische installaties op wegen en in tunnels, voor pompstations in de tunnels, voor een aantal geavanceerde telematica- en verkeersbeheerssystemen en voor een bedrijfszekere exploitatie van die systemen.

In het kader van zijn taakstelling als tunnelbeheerder beschikt de afdeling EMT ook over een beperkt controlecentrum dat 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 bereikbaar is: het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum. Dat centrum registreert alle storingen en defecten op de wegen. Bij de registratie van een dergelijke storing kan men onmiddellijk opdracht geven tot een voorlopige of definitieve herstelling. Het centrum bevindt zich in hetzelfde gebouw als het Vlaams Verkeerscentrum (Alcatelgebouw Antwerpen), zodat er synergie mogelijk is.

3. Cijfers

De jaarlijkse omzet van AWV bedraagt een kleine 800 miljoen euro. Het gaat om ongeveer 725 miljoen euro aan werkings- en beleidsmiddelen. De resterende som bestaat uit personeelsmiddelen. Eind vorig jaar waren er 1538 personeelsleden. Daarbij is er een onevenwicht tussen mannen en vrouwen, maar dat is op korte termijn moeilijk weg te werken omdat er voor sommige functies ook een onevenwicht is in het aantal afgestudeerden. Dat is eigenlijk een probleem van het hele beleidsdomein MOW.

Binnen AWV zijn er ongeveer 285 aanbestedingen per jaar. In vergelijking daarmee houdt MDK er 35, W&Z 90, De Lijn 100 en nv De Scheepvaart 36.

Het agentschap werkt ook mee aan het beantwoorden van meer dan duizend parlementaire vragen, soms samen met andere agentschappen of het departement. Vorig jaar heeft AWV meer dan 36.000 facturen verwerkt. In 2013 heeft het voor meer dan 36 miljoen euro onteigeningen gedaan. Daarvoor werkt AWV uiteraard samen met de federale aankoopcomités die binnenkort geregionaliseerd worden.

In 2013 heeft het agentschap meer dan 13.000 klachten of meldingen binnengekregen. Er waren 1366 schadeclaims, met een uitbetaald bedrag van ruim 300.000 euro. Het aantal schadeclaims gaat gelukkig in dalende lijn. Vorig jaar waren er ook meer dan 1600 persvragen. Vorig jaar waren er meer dan 900 bouwplaatsen. In de zomerperiode lopen er soms meer dan 400 werven tegelijk.

4. Werking

AWV doet om de twee jaar een klantentevredenheidsonderzoek. Het ene jaar wordt er een representatief staal van 500 gewone burgers opgebeld. Het andere jaar worden de georganiseerde klanten bevraagd, waarmee het agentschap nauw samenwerkt, namelijk steden en gemeenten, De Lijn en de politie.

In 2013 werden de individuele weggebruikers ondervraagd over hun belangrijke aandachtspunten. Voor elk van de vijf aandachtspunten wil de heer Roelants kort overlopen wat het agentschap doet.

Een eerste aandachtspunt is het wegwerken van de files. Dat houdt verband met de strategische doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen om de bereikbaarheid te garanderen. Daaraan probeert AWV te werken met een aantal grotere projecten rond missing links en bottlenecks, door het aanleggen van spitsstroken, door investeringen in dynamisch verkeersmanagement en door het slimmer maken van de verkeerslichten.

Een tweede aandachtspunt is de verkeersveiligheid. Daaraan probeert AWV te werken met behulp van infrastructuurmaatregelen. Voor 85 percent van de 800 gevaarlijke punten zijn de werken uitgevoerd. Er werden ook verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd op autosnelwegen en er werd geïnvesteerd in handhaving. AWV levert de technologie om het anderen mogelijk te maken aan handhaving te doen: trajectcontrole, WIM en mobiele flitspalen in werfzones.

Een derde aandachtspunt betreft de fietspaden. Er is een bovenlokaal functioneel fietsnetwerk gedefinieerd van ongeveer 12.000 kilometer, waarvan ongeveer een derde in beheer is bij AWV. Veertig percent van die fietspaden zijn conform het vademecum Fietsvoorzieningen. Er is dus nog een hele weg te gaan. AWV investeert uiteraard ook in fietstunnels en fietsersbruggen.

De staat van de weg vormt een vierde uitdaging. De eerste focus is de toestand van de autosnelwegen, die er de laatste jaren gelukkig op vooruitgegaan is. Momenteel ligt 82,1 percent van de autosnelwegen er behoorlijk of uitstekend bij. Die inhaalbeweging is nog altijd aan de gang. Als dat achter de rug is, wordt de focus verlegd naar de gewestwegen.

Een vijfde en laatste uitdaging heeft te maken met natuur en milieu. Voor ecologisch bermbeheer werkt AWV met bermbeheersplannen die uitgewerkt worden in samenwerking met LNE. Onlangs is AWV nog in het nieuws gekomen met het laten begrazen van de bermen langs de E17 door schapen. Ook het hakhoutbeheer is vanuit ecologisch standpunt een verantwoorde beheersmaatregel, al ligt dat soms gevoelig.

Er wordt werk gemaakt van ontsnipperingsmaatregelen zoals ecoducten, ecorasters en ecotunnels. Ook geluidswerende maatregelen vormen een belangrijke opdracht. Geluidsschermen zijn mogelijk en nuttig langs wegen zonder toegang. Langs gewestwegen is dat moeilijker realiseerbaar. Daarom heeft men de laatste jaren een aantal proefprojecten gerealiseerd met stille verhardingen. In de komende jaren zou er bij het structurele onderhoud van de gewestwegen gebruikgemaakt worden van dergelijke innovatieve verhardingstypes.

AWV besteedt ook heel wat aandacht aan efficiënt strooien. Zout is namelijk niet goed voor het leefmilieu. De voorbije jaren werd er heel wat geïnvesteerd om te bereiken dat het zout alleen op de weg terechtkomt en niet in berm.

Een samenvatting van het klantentevredenheidsonderzoek is te vinden op de website www.wegenenverkeer.be. De administrateur-generaal geeft enkele cijfers. 92 percent van de Vlamingen is tevreden tot uiterst tevreden over de Vlaamse gewest- en autosnelwegen. 83 percent is tevreden over de inspanningen voor verkeersveiligheid en 75 percent over de organisatie van de wegwerkzaamheden. 96 percent van de klanten is dan weer tevreden tot uiterst tevreden over de communicatie. Globaal vallen de resultaten dus vrij goed mee. De voorbije jaren heeft AWV veel ingezet op communicatie. Het is positief dat dit ook blijkt uit de communicatiecijfers. Het valt ook meteen op waar er nog wat werk aan de winkel is.

Het agentschap Wegen en Verkeer heeft 216 wegtoezichters, die inspecties doen op de wegen en op het dagelijks beheer en onderhoud. Zij zijn veel onderweg en vormen een gemakkelijk aanspreekpunt. Die mensen worden begeleid om op een klantvriendelijke manier om te gaan met de burgers.

Bij projecten in moeilijke omgevingen, met veel omwonenden en met handelaars en bedrijven, worden er bereikbaarheidsadviseurs ingezet. Het is belangrijk dat die projecten zo efficiënt mogelijk georganiseerd worden, met zo weinig mogelijk hinder. Op het Meldpunt Wegen kan iedereen melden welke zaken er beter kunnen. Het zou echter niet goed zijn als alle communicatie op het internet zou moeten verlopen. Er is ook een apart telefoonnummer waarop men meldingen rond de staat van de weg kan doorgeven.

Het agentschap communiceert met zijn website, op Twitter en op Facebook. In 2013 heeft het bijna 600 persberichten verstuurd. Bij projecten wordt er zoveel mogelijk met bewonersbrieven gewerkt. Bij grote werven worden er enkele projecten tegelijkertijd kenbaar gemaakt. Uit de evaluatie blijkt dat het agentschap 60 percent van de weggebruikers bereikt met zijn campagnes. Daarvan informeert bijna 50 percent zich na een campagne. 56 percent van de weggebruikers past zijn verplaatsingsgedrag aan door de campagne. 81 percent van de weggebruikers kent AWV. Bij hogeropgeleiden is dat zelfs nog iets meer. Die naamsbekendheid is een troef bij het verspreiden van de boodschap van het agentschap.

Voor minder hinder werkt het agentschap met bereikbaarheidsadviseurs. De presentatie vermeldt nog een aantal andere initiatieven.

De laatste jaren overlegt AWV veel met stakeholders, zowel structureel als meer individueel. Er werden twee protocollen afgesloten, een winteractieprotocol en een minderhinderprotocol. Bij het winteractieprotocol waren niet alleen weggebruikers betrokken, zoals de transportfederaties en de automobiilverenigingen, maar ook het Verkeerscentrum, het KMI en Meteo Wing. Bij het minderhinderprotocol wordt er behalve met de weggebruikers ook onderhandeld met bedrijfsorganisaties. Daarbij wordt soms besloten om bepaalde werken niet gelijktijdig te organiseren. Zo kunnen de geplande werken in de best mogelijke omstandigheden worden afgewerkt. Er is structureel overleg met De Lijn, de federale wegpolitie en de gemeenten. Sinds kort is er ook een jaarlijks overleg met de Fietzersbond en de Voetgangersvereniging, met motorverenigingen, met de transportfederatie, met automobiilverenigingen en met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten om te horen welke verbeteringen er nog mogelijk zijn.

5. Uitdagingen

Tot slot formuleert de heer Roelants een aantal uitdagingen. In de nabije toekomst zal de zesde staatshervorming op een vlotte en klantvriendelijke manier moeten worden geïmplementeerd. Ook de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens wordt een belangrijke uitdaging. Hopelijk kan een deel van die inkomsten gebruikt worden om de weggebruiker een betere dienstverlening te bieden, onder meer een betere kwaliteit van het wegennet.

Een andere uitdaging is het omgaan met nieuwe contractvormen. Bepaalde principes die gehanteerd worden binnen pps-projecten zouden ook in andere contracten kunnen worden geïntroduceerd. Men zou bijvoorbeeld meer kunnen werken met resultaatsverbintenissen. Het is daarbij belangrijk om innovatie te stimuleren.

Het onderhoud van de wegen blijft een belangrijke bekommernis. Veel mensen percipiëren een bepaald land of regio op basis van de staat van de wegen. Het zal belangrijk zijn om te werken aan een slankere overheid. Het agentschap onderzoekt hoe het met minder mensen alle taken toch zo goed mogelijk kan uitvoeren. AWV wil blijven streven naar een verbetering van de kwaliteit en de klantgerichtheid. Het is ISO-gecertificeerd en dat moet zo blijven. AWV wil de uitdagingen aanpakken vanuit zijn sterke punten, namelijk terreinkennis, knowhow, resultaatgerichtheid, herkenbaarheid en het directe contact met de burger.

Ten slotte nodigt de administrateur-generaal de commissieleden uit voor een bezoek aan een van de projecten.

III. Bespreking

Mevrouw *Annick De Ridder* vindt een dergelijke uiteenzetting heel nuttig, vooral voor de nieuwe commissieleden. Met een debat over de prioriteiten kan men beter wachten op de beleidsnota, die de krachtlijnen van het beleid zal bevatten. Van de heer Boelaert wil ze vernemen welke verhouding er bij de technisch ondersteunende diensten bestaat tussen de interne dienstverlening en het ter beschikking stellen van expertise voor externe contracten. Hoe gebeurt de toewijzing van internationale opdrachten bij het Waterbouwkundig Laboratorium? Aan beide sprekers vraagt ze hoe men eventuele overlappingen tussen AWV en het Verkeerscentrum kan voorkomen. Ze benadrukt dat ze vragende partij is voor een werkbezoek aan beide agentschappen.

Mevrouw *Caroline Bastiaens* vraagt waarom de Wegentelefoon niet geïntegreerd wordt in de Vlaamse Infolijn. Het verwondert haar dat de heer Boelaert niet gesproken heeft over de modal shift.

De heer *Mathias De Clercq* heeft op het lokale niveau een aantal goede ervaringen gehad inzake communicatie, onder meer in het project De Sterre in Gent. Hij kan echter ook een aantal voorbeelden geven waarbij er absoluut niet tijdig werd gecommuniceerd. Daarom pleit hij voor een goede afstemming met de lokale besturen die dan op hun beurt tijdig kunnen communiceren. Een pijnpunt op het lokale niveau is de communicatie met ondernemers en handelaars. Zij kunnen beter eerder vooraf gecontacteerd worden, onder meer omdat ze tijdig stocks moeten kunnen aankopen.

Een tweede belangrijk aandachtspunt is de afstemming van de wegenwerken op een bepaald grondgebied. Vorige zomer is Gent een tijdlang heel slecht

bereikbaar geweest met de auto. Daarbovenop begonnen de Vlaamse instanties op 1 september in het zuiden van Gent ook nog aan de bermen te werken.

Mevrouw *Ingrid Pira* wil weten of de afslankingsoefening zal leiden tot structurele wijzigingen. Het is positief dat de heer Roelants benadrukt dat zijn agentschap er niet alleen is voor de automobilisten. Ze mist wel het idee van de modal shift, waarbij zoveel mogelijk verplaatsingen per auto zouden moeten vervangen worden door verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer. Dat is ook opgenomen in het regeerakkoord.

Mevrouw *Lies Jans*, voorzitter, stelt vast dat de efficiënte en slagkrachtige overheid een belangrijk speerpunt is van het regeerakkoord. Er zou ook worden gezocht naar samenwerking en naar een samenvloeiing van diensten binnen het Departement MOW. Dat komt echter niet terug binnen de aangehaalde prioriteiten. Zijn er op dat vlak al denkpistes uitgezet?

De heer *Filip Boelaert* heeft de modal shift niet expliciet vernoemd. Niettemin is het een speerpunt van de werking. Hij heeft er impliciet naar verwezen toen hij verklaarde dat de verschillende afdelingen binnen het departement vaak over het muurtje kijken. De modal shift moet trouwens vooral aan bod komen binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Hij kan geen precieze cijfers geven over de verhouding tussen interne en externe dienstverlening. Het Waterbouwkundig Laboratorium is vooral actief buiten de overheid. De vzw FITA (Flanders International Technological Agency) probeert samenwerkingsakkoorden te sluiten op de buitenlandse markt. Er zijn bijvoorbeeld akkoorden afgesloten met Vietnam en Laos. Momenteel zijn er ook gesprekken aan de gang met Libanon. Bij buitenlandse bezoeken krijgen Vlaamse bedrijven de mogelijkheid om daar hun expertise voor te stellen. In het kader van de verbreding van het Panamakanaal is FITA erin geslaagd om de studieopdracht binnen te halen. De bedrijven De Nul en Deme waren betrokken bij het bezoek ter plaatse.

In de samenwerking tussen AWW en het Verkeerscentrum wordt geprobeerd om verkokering te voorkomen. Er is voortdurend overleg. Het Tunnelcontrolecentrum en het Verkeerscentrum zitten op een verdieping van hetzelfde gebouw. Ook de politie is daar aanwezig. De samenwerking is dus breder dan het beleidsdomein. Indien nodig, bijvoorbeeld bij sneeuwval midden in de spits, kan er binnen het Verkeerscentrum een crisiscentrum worden gecreëerd. Ook de technische ondersteunende diensten proberen op te treden als echte dienstverleners voor de agentschappen. Daartoe worden er samenwerkingsovereenkomsten en zelfs service level agreements aangegaan. Het is belangrijk om over het muurtje te kijken.

Inzake efficiëntie en afslanking zal het Departement MOW het regeerakkoord loyaal uitvoeren. De vragen komen echter nog een beetje te vroeg. Momenteel wordt onderzocht hoe dat het beste kan gerealiseerd worden. Het is zeker de bedoeling dat het departement zijn specifieke expertises kan behouden in een dergelijke operatie.

De heer *Tom Roelants* sluit zich aan bij het antwoord van de heer Boelaert over de samenwerking tussen het Verkeerscentrum en AWW. Het Verkeerscentrum is ook betrokken bij de samenwerking in het kader van het minderhinderprotocol. Er wordt gestreefd naar een optimale samenwerking die dubbel werk moet voorkomen.

De Wegentelefoon werkt wel degelijk samen met de Vlaamse Infolijn. De gsm-oproepen die binnenkomen via de Vlaamse Infolijn kan men niet meteen

localiseren in een bepaalde regio. De oproepen die binnenkomen over een vaste telefoonlijn komen rechtstreeks binnen bij de betrokken afdeling. Bij eventuele nieuwe problematieken kunnen die afspraken eventueel herbekeken worden. Het is belangrijk om zo snel mogelijk de juiste persoon te verwittigen. Daarover is er overleg aan de gang met de Vlaamse Infolijn.

Het Agentschap Wegen en Verkeer begrijpt de bekommernis van de heer De Clercq over een goede communicatie. Heel veel projecten worden voorbereid op gemeentelijke fora. Dat geldt niet voor autosnelwegprojecten en voor dringende interventies in het kader van structureel onderhoud. De betrokken gemeenten maken deel uit van de gemeentelijke begeleidingscommissie. Er rijzen vooral problemen met grotere projecten die intern uitgewerkt worden. De voorbije jaren werd er heel veel geïnvesteerd in communicatie, maar het kan nog beter.

Aan de afstemming binnen een bepaald gebied heeft de Vlaamse overheid gewerkt met de ontwikkeling van het GIPOD. De heer Roelants roept alle betrokkenen op om de nodige informatie in te brengen in dat centrale systeem. Met dat informatieplatform wil men mogelijke conflicten zichtbaar maken voor de wegbeheerders. Zo kan men de wegen optimaal op elkaar afstemmen.

De vermindering van het aantal districten is een voorbeeld van een afslanking die tegelijk een structurele wijziging is. Het is de bedoeling om de structuren nog wat meer af te slanken. Een aantal functies zal gehergroepeerd worden. Hij onderschrijft de oproep tot een modal shift. Het is natuurlijk niet aan AWW om te investeren in waterwegen. Ook het departement speelt een rol om dit beleidsmatig te onderbouwen en om stimuli te geven aan waterwegbeheerders. AWW heeft binnen zijn investeringskredieten een afzonderlijk krediet van zeventien miljoen euro voor het faciliteren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Er zijn ook middelen voor investeringen in fietspaden. Hij denkt dat het Departement MOW daar hard mee bezig is.

Voor het realiseren van een slagkrachtige overheid concentreert het departement zich vooral op het kerntakenplan dat tegen het einde van het jaar klaar moet zijn. De grootste bekommernis zal zijn om efficiënter te werken zonder de huidige sterktes te verliezen.

Lies JANS,
voorzitter

Caroline BASTIAENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AJD	afdeling Juridische Dienstverlening
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
EMT	afdeling Elektromechanica en Telematica
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
FITA	Flanders International Technical Agency
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
hrm	humanresourcesmanagement
ICT	informatie- en communicatietechnologie
ISO	Internationale Organisatie voor Standaardisatie
IVA	intern verzelfstandigd agentschap
KMI	Koninklijk Meteorologisch Instituut
LNE	Leefmilieu, Natuur en Energie
MER	milieueffectrapport
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MOD	Managementondersteunende Diensten
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
RWO	Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
TEN-T	Trans-Europees Netwerk voor Transport
TOD	technisch ondersteunende diensten
WIM	weigh in motion
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal