



Vlaams  
Parlement

stuk **1310** (2011-2012) – Nr. 1  
ingediend op 24 oktober 2011 (2011-2012)

## Beleidsbrief

### Mobiliteit en Openbare Werken

### Beleidsprioriteiten 2011-2012

ingediend door mevrouw Hilde Crevits,  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

## INHOUD

Inleiding.....	8
Omgevingsanalyse.....	11
Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2011 en vooruitzichten voor 2012.....	14
<b>1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET .....</b>	<b>14</b>
<b>1.1 Vlot en veilig verkeer .....</b>	<b>14</b>
1.1.1 De bestaande wegennetwerken optimaal benutten .....	14
Dynamisch verkeersmanagement (DVM).....	14
Slimme verkeerslichten .....	16
Vervoersmanagement .....	17
1.1.2 De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten	19
Veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen. ....	19
Continue modernisering van de overheidsvloot .....	22
Een moderne en performante loodsorganisatie.....	22
Hydrografie .....	23
Doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen .....	24
1.1.3 De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen .....	26
Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer ..	27
Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag .....	32
Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening .....	33
Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader .....	36
Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid .....	37
<b>1.2 Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar-vervoeraanbod.....</b>	<b>39</b>
1.2.1 De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen .....	39
Doorstroming.....	39
Een ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders	40
Tariefbeleid bij De Lijn.....	40
Dienstverlening aanpassen waar nodig.....	41
Leerlingenvervoer .....	42
Beter communicatie met de klant .....	42
1.2.2 De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen.....	44
Een hogere kostendekkingsgraad.....	44
Marketingacties evalueren .....	45

1.2.3 Een veiliger openbaarvervoeraanbod in Vlaanderen .....	46
1.2.4 Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele.....	47
Betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap.....	48
Garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobiele .....	48
Complementair, gebiedsdekkend toegankelijk vervoer door Diensten Aangepast Vervoer, taxi's, verhuurvoertuigen met bestuurder en (gedeeltelijk) Mindermobielencentrales .....	49
1.2.5 Een afgestemd spooraanbod .....	50
Naar een beter overleg.....	50
Streekgebonden personenvervoer per spoor .....	50
Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer .....	51
1.3 Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa .....	52
1.3.1 Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren .....	52
Logistieke ketens optimaliseren, o.m. via bundeling en clustering.....	52
Comodaliteit .....	53
Lange Zware Voertuigen (LZV's) .....	54
Vrachtroutenetwerk.....	54
Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie.....	55
Promotie van de scheepvaart, shortsea shipping en estuaire vaart .....	56
1.3.2 Innovatie in de logistieke ketens stimuleren.....	57
Promotie van Vlaanderen als logistieke regio.....	58
Draagvlak bij de bevolking.....	58
Draagvlak bij de belanghebbenden .....	58
Vlaanderen promoten als logistieke regio .....	59
1.3.3 Logistiek Vlaanderen – ‘Samen sterk’ .....	59
1.4 Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu.....	60
1.4.1 We beperken de geluidshinder door het verkeer .....	60
1.4.2 We beperken de lichtpollutie .....	61
1.4.3 Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie.....	61
1.4.4 3-E convenant binnenvaart .....	63
1.4.5 Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid .....	64
1.5 Efficiënte en kostenbewuste overheid.....	64
1.5.1 Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid.....	64
Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader	64
Een mobiliteitsbeleid gericht op kennisopbouw en beleidsmonitoring....	65

1.5.2	Beheersovereenkomsten .....	66
1.5.3	De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd .....	66
	Algemeen.....	66
	Onteigeningen .....	67
	Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten	68
1.5.4	Mobiliteit tegen de juiste prijs .....	68
	Slimme kilometerheffing.....	69
	Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig .....	69
1.5.5	Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem	70
	De werking van de mobiliteitsconvenants optimaliseren.....	70
	Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer	71
	Wegendecreet.....	71
	Staatshervorming .....	71
1.5.6	Mobiliteit en het verenigingsleven .....	72
1.5.7	Gelijke kansen.....	73
2.	<b>EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR</b> .....	74
2.1	De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen ...	74
2.1.1	Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden .....	74
	Een goed onderhouden wegennet .....	74
	Winterdienst .....	76
	Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links .....	76
	Toeristische functie van de wegen verbeteren .....	79
	Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken ..	79
	Nevenbedrijven.....	81
2.1.2	Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken	82
	Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt.....	82
	De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen .....	83
	Interregionaal beleid.....	84
	Comodaliteit fiets-openbaar vervoer.....	85
2.1.3	Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen.....	85
	Tram- of lightrail-projecten in alle Vlaamse provincies.....	85
	Voorstadnetten versterken .....	90
	Snelbussennetwerk uitbouwen .....	91
	Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten .....	91

Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren .....	92
Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep .....	92
2.1.4 Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden .....	93
Investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen .....	93
Baggerwerken .....	95
Onderhouden en vernieuwen van het netwerk van waterwegen .....	95
Kaaimuren/overslagpunten.....	96
2.1.5 Veilige infrastructuur .....	97
2.2 De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken	98
2.2.1 Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen .....	98
Inland terminals waterwegen .....	98
Concept Extended gateways .....	98
Concept/visie consolidatiepunten .....	98
2.2.2 Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid .....	99
Toegankelijkheid maatgevende schepen.....	99
Ontdubbeling van de maritieme toegangen.....	100
Voldoende investeren in onderhoud van de maritieme toegangen.....	102
Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw .....	104
2.2.3 De werking van de luchthavens verzekeren.....	106
Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context.....	106
De regionale luchthavens kunnen elk hun rol vervullen binnen een optimale exploitatieomgeving.....	106
Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd .....	107
De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio.....	107
3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT .....	108
3.1 Duurzaam kustbeheer .....	108
3.1.1 Multifunctionaliteit van de kust.....	108
3.1.2 Veiligheid tegen overstroming vanuit zee.....	109
3.1.3 Project Vlaamse Baaien 2100 .....	111
3.2 Integraal waterbeleid .....	112
3.2.1 Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid .	112
3.2.2 De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren .....	113
3.3 Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit.....	114
Overstromingen tegengaan .....	114

Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken .....	115
Rationeel watergebruik stimuleren.....	116
De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren.....	116
Instaan voor crisiscommunicatie .....	117
3.4 Multifunctionaliteit .....	118
3.4.1 Naar een milieugeïntegreerde functie .....	118
De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening.....	118
De inpassing in het omgevende milieu .....	119
3.4.2 Naar een nieuwe ruimtelijke-landschappelijke functie.....	122
3.4.3 Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit .....	123
Wegen.....	123
Waterweg.....	124
3.4.4 Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust .....	124
Kustweerbericht .....	124
Uitwerken beleidsplan waterrecreatie en -toerisme .....	125
Promotie waterrecreatie .....	126
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar .....	127
Bijlage 2: Moties en resoluties .....	131
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten .....	142
Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.....	143
Bijlage 5: Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof .....	145
Lijst met gebruikte afkortingen.....	149

Uitwerking gevend aan de bepalingen van het reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan het samenwerkingsprotocol tussen het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering dat op 16 juni 2000 werd goedgekeurd, bevat deze beleidsbrief de volgende onderdelen:

- Een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2011 en vooruitzichten voor 2012.
  - Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.
  - Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan de resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.
- Een overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreetgeving.

## Inleiding

We willen de centrale ligging van Vlaanderen uitspelen en de impact van het verkeer op ons milieu en onze gezondheid tot een minimum beperken. Dit werd ook zo in het toekomstproject van Vlaanderen als een concrete VIA-doorbraak aangeduid. De beleidsbrief voor 2012 is er dan ook op gericht om onze unieke logistieke positie te verzoenen met een duurzaam infrastructuurbeheer. Uit de omgevingsanalyse van de beleidsnota blijkt dat een grote uitdaging te zijn met het oog op een verbetering van de verkeersleefbaarheid en een verhoging van de verkeersveiligheid. In 2011 publiceerde ik een allereerste indicatorenrapport, dat deze zware uitdaging bevestigd. Die uitdaging wil ik aangaan door de soft- en hardware van ons vervoerssysteem substantieel te verbeteren.

Deze beleidsbrief bevat de beschrijving van de uitvoering van de beleidsbrief 2011 en de vooruitzichten voor 2012. De structuur van de beleidsbrief werd opgesteld volgens de richtlijnen van het parlement. Hij bouwt logisch voort op de beleidsnota 2009-2014 en geeft uitvoering aan het regeerakkoord.

In 2011 werden de nieuwe beheerovereenkomsten voor De Lijn, AWW, W&Z, De Scheepvaart en MDK ondertekend. 2012 wordt het jaar waarin het gloednieuwe **mobilitieitsplan Vlaanderen** geschreven worden. Dat nieuwe mobiliteitsplan zal nieuwe hefbomen voor het beleid bevatten. Uit de grootschalige mobiliteitsenquête blijkt dat verkeersveiligheid prioriteit nummer één is voor de Vlamingen. Uit de resultaten blijkt dat een grote groep mensen in Vlaanderen zich wil engageren om oplossingsgericht mee te denken over duurzame mobiliteitsoplossingen. Duurzame oplossingen zijn van levensbelang voor de sociaal-maatschappelijke ontplooiing van alle burgers en voor de economische toekomst van Vlaanderen. De prioriteiten uit deze bevraging stemmen overeen met de prioriteiten in mijn beleid.

**Verkeersveiligheid** is de rode draad doorheen het mobiliteits- en infrastructuurbeleid. De beleidsdoelstellingen inzake het verhogen van de verkeersveiligheid spreken voor zich. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wil het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers zien dalen tot maximaal 250 dodelijke en 2.000 zwaargewonde slachtoffers tegen 2015. Het Pact 2020/VIA stelt tegen 2020 een extra daling voorop tot maximaal 200 doden en 1.500 zwaargewonden. Een coherent Verkeersveiligheidsbeleid stoelt op 3 peilers, drie E's: Education (sensibilisering), Enforcement (Handhaving) & Engineering (Infrastructuur).

**Sensibiliseren** blijft meer dan ooit een noodzaak, levenslang en permanent. Leerlingen secundair onderwijs, senioren en motorrijders vormen een bijzondere aandachtsgroep. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het middenveld zijn bij de uitwerking van het beleid belangrijke partners. In het kader van deze sensibilisering heb ik in 2011 ingezet op het project **verkeersgetuigen**. Deze mensen getuigen uit eerste hand over de vaak dramatische gevolgen van verkeersonveiligheid.

Inzake **Handhaving** was 2011 het jaar van de doorbraak worden voor de toepassing van innovatieve technieken zoals het Wegen-in-Beweging. In 2012 blijven we inzetten op nieuwe en vernieuwende handhavingssystemen.

Meer dan ooit verdient onze mobiliteits**infrastructuur** de aandacht. We moeten koesteren wat we hebben, daarom wordt de belangrijke onderhoudsachterstand in ons netwerk gestaag ingehaald. Nooit waren er zo veel ingrijpende werken, onder andere aan het viaduct te Vilvoorde, de E19 of de E17, als tijdens de voorbije zomer. Dankzij een zorgzame coördinatie en specifieke aandacht voor minder hinder slaagden we er ook in om dit redelijk vlot te laten verlopen.



Tegelijk wordt geïnvesteerd in **nieuwe infrastructuur**. Dit betekent missing links wegwerken inzake fietspaden, openbaar vervoerverbindingen, (snel)wegen en waterwegen maar ook investeren in stationsomgevingen, in de luchthavens en in de voor- en achterdeur van onze zeehavens. In de komende maanden starten we op het terrein met de aanleg van de Noord Zuidverbinding in de Kempen.

Onze havens hebben nood aan goede maritieme ontsluiting die afgestemd is op de schaalvergroting in het internationale scheepvaartverkeer. Binnenkort wordt daarom gestart met de bouw van de tweede sluis, de grootste zeesluis ter wereld, van de haven van Antwerpen op de linker Scheldeoever. Ook voor de havens van Zeebrugge en Gent lopen de voorbereidingen voor nieuwe sluisen.

Moderne infrastructuur moet ook **slim** zijn. In 2012 zal het basismeetnet volledig zijn. Dit betekent dat op elk moment het verkeersvolume en de verkeerssamenstelling voor alle segmenten van ons hoofdwegennet, met inbegrip van elke op- en afrit beschikbaar zijn.

Tegelijk wordt extra geïnvesteerd in **dynamisch verkeersmanagement**, dat accuraat en direct kan inspelen op veranderende omstandigheden in het verkeersbeeld. Zo evalueren we de eerste spitsstrook in Vlaanderen en kijken we uit naar mogelijke extra locaties om deze te realiseren. Via doorgedreven innovatieve samenwerkingsverbanden moet het uiteindelijk mogelijk zijn om de weggebruiker in real-time te laten communiceren met de infrastructuur. We zoeken in 2012 ook naar samenwerkingsverbanden met aanbieders van verkeersinformatie.

Mobiliteitsinfrastructuur moet **efficiënt** zijn. Snelheidsregimes vereenvoudigen en duidelijker maken wordt een belangrijke opdracht. Als eerste stap realiseren we hiertoe een aantal proefprojecten.

Een goed mobiliteitsbeleid stimuleert **duurzaamheid**. Dit betekent enerzijds investeren in een kleinere milieu-impact: minder hinder door een betere coördinatie van werken, een daling van de lichtpollutie en geluidshinder, innovatie in de logistieke ketens,... Deze doelstelling werd in 2011 onder meer vertaald in het lichtplan.

Anderzijds vraagt duurzaamheid om een consequente toepassing van het **Stop-principe**. Het openbaar vervoer kampt met doorstromingsproblemen. Ook hier kan innovatie doorbraken realiseren door op individuele bussen mogelijkheden te voorzien om verkeerslichten te beïnvloeden. In 2012 start de invoering van de chipkaarten en de plaatsing van nieuwe boordcomputers. Door deze investering in nieuwe technologie zal De Lijn met accurate reizigersinformatie de mogelijkheid hebben om de klantgerichtheid en efficiëntie te verhogen. Het is niet wenselijk om globaal te snoeien in het aanbod inzake openbaar vervoer. De efficiëntie-oefeningen moeten wel afgewerkt worden met het oog op het minimaliseren van de lege kilometers.

Duurzaamheid betekent ook **investeren in co- en multimodaliteit**. Het verbeteren van de ontsluiting van de bedrijventerreinen wordt – in overleg met alle betrokkenen - structureel aangepakt. Dit past in de voorbereiding van een shuttledecreet, dat een kader moet creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen openbaar vervoer knooppunten en moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet via het geregeld openbaar vervoer bediend kunnen worden.

Niet iedereen is even mobiel. **Mensen in armoede en mensen met een beperking** moeten een uniek aanspreekpunt en een maximale service krijgen. Daarom wil ik een proefproject starten dat de verschillende bestaande initiatieven samen brengt.

Duurzaam investeren kan niet zonder in te zetten **waterbeheersing**. Het aanpakken van de stuwen op de Dender, de verdere realisatie van het sigmaplan en het in 2011 goedgekeurde geïntegreerde Kustveiligheidsplan zijn daarbij prioriteiten.

Tot slot is het van belang om goed voorbereid te zijn op een overheveling van het hele mobiliteitsbeleid in het kader van de **staats hervorming**. Zo zetten we in de komende maanden concrete stappen om de aangekondigde overdrachten van bevoegdheden voor te bereiden.

# Omgevingsanalyse

## *Personenvervoer*

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.2 (2009-2010) blijkt dat slechts 6,55 % van de verplaatsingen multimodaal is. Ongeveer 70 % van de woon-werkverplaatsingen gebeurt met de auto, tegenover 12 % met de fiets en 10,7 % met het openbaar vervoer. 40% van onze verplaatsingen blijft binnen 3 km, bijna 52,5% van onze verplaatsingen is korter dan 5 km. 7 op 10 van onze verplaatsingen is zelfs korter dan 10 km. Hier ligt nog een enorm groot potentieel voor een hoger fietsgebruik.

Conform de doelstellingen van het Pendelfonds en het Pact 2020 streven we ernaar om tegen 2020 minstens 40 % van de woon-werkverplaatsingen te voet, per fiets of met collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, te laten gebeuren. Voor het woon-schoolverkeer wordt de fiets als hoofdvervoerswijze (32 %) het meest gebruikt, gevolgd door de auto (28,5 %) en het openbaar vervoer (25 %).

De verdeling over vervoersmodi blijft status quo. De aandelen van personenwagens en het collectieve vervoer per bus en trein bleven stabiel in 2009. Het aantal personenkilometers steeg voor elk van de drie modi in gelijke mate ten opzichte van het jaar voordien. De auto blijft het meest populaire vervoermiddel. In 2009 nam de wagen 80,4 % van de personenkilometers voor zijn rekening.

Het aantal personenkilometers met autobussen en –cars herstelde zich in 2009 na de lichte achteruitgang in 2008. Tussen 2000 en 2009 steeg het met bijna een derde. Voor het eerst sinds 1996 daalde het aantal afgelegde voertuigkilometers. Alle trams van De Lijn rijden sinds midden 2008 op groene stroom. Ook bij de bussen zoekt De Lijn naar duurzame en (energie)efficiënte technieken en brandstoffen via een technische optimalisering van het bestaande voertuigenpark (airco, verwarming, onderhoud) en duurzame criteria bij de aankoop van nieuwe voertuigen.

## *Goederenvervoer*

Door zijn centrale ligging in Europa en het dichte transportnetwerk is Vlaanderen een logistieke topregio in Europa. Het aandeel van de logistiek in de bruto toegevoegde waarde ligt net onder 6 %, en kent de laatste jaren een heropleving. Het aandeel van de logistieke sector in de werkgelegenheid ligt met 4,7 % iets lager en toont een matig dalende trend.

De drie modi voor vrachtvervoer kenden in 2009 allemaal een daling in tonkilometers. De daling was echter veel sterker bij het vervoer via spoor en binnenvaart dan bij het vrachtvervoer over de weg. Daardoor steeg het relatieve aandeel van de vrachtwagen in de modale verdeling met enkele procentpunten.

Door de economische crisis was 2009 een slecht jaar voor de Vlaamse binnenvaart. In 2010 ligt het aantal vervoerde tonkilometers bijna opnieuw op het niveau van voor de crisis. Langs Vlaamse waterwegen werd in 2010 8 % meer ton gelost dan het jaar voordien. Het aantal geladen ton steeg met 12 %. In de Vlaamse havens nam het binnenvaartvervoer met 17 % toe, tot een overslag van 112 miljoen ton. De containerbinnenvaart ging met 11 % vooruit.

De goederentrafiek in de Vlaamse zeehavens kende in 2010 een sterke heropleving na de economische crisis. Ze klokte af op 260 miljoen verscheepte ton, goed voor een stijging van bijna 14 %. De shortseatrafiëk steeg met 14 % tot 135 miljoen ton. De Vlaamse zeehavens zijn belangrijke economische spelers. Samen waren ze in 2008 goed voor een directe toegevoegde waarde van 14,8 miljard euro (8,1 % van de bruto toegevoegde waarde in het Vlaamse Gewest), 107.939 directe banen en 4,4 miljard euro directe investeringen. De werkgelegenheid bereikte het hoogste peil sinds 1997, en ook de investeringen gingen vooruit. De Vlaamse havens staan ook in voor een indirecte toegevoegde waarde van 12,7 miljard euro en een indirecte werkgelegenheid van 137.255 voltijdse equivalenten. In 2009 investeerde het Vlaamse Gewest 364 miljoen euro in de vier zeehavens en hun maritieme toegankelijkheid.

De goederentrafiek op de Vlaamse luchthavens steeg met 3 % naar 544.000 ton. In 2010 ging het vrachtvervoer op de nationale luchthaven met 6 % omhoog. De luchthaven van Oostende had een minder succesvol jaar met een daling van 14 %. Op de andere twee Vlaamse luchthavens (Antwerpen-Deurne en Kortrijk-Wevelgem) is het vrachtvervoer heel beperkt.

### ***Vlot verkeer***

Vlaanderen beschikt over een dicht wegennet. Toch ontstaan geregeld files door piekbelastingen, ongevallen en wegenwerken. Ten opzichte van 2007 is de filezwaarte in 2010 met 10 à 20 % gestegen. Vóór 2010 was de filezwaarte het grootst in de regio Brussel, na 2010 is dat het geval in de regio Antwerpen. De files zorgen voor verliezen met economische schade en bijkomende emissies tot gevolg. Het is dus belangrijk om het wegennet zo goed mogelijk te benutten en het verkeer zo vlot mogelijk te laten verlopen.

Het wegverkeer op de Vlaamse wegen nam in 2009 opnieuw toe na de daling van 2008, maar bleef met 56 miljard voertuigkilometer nog net onder het recordcijfer van 2007. Sinds 1990 is de hoeveelheid verkeer wel met een derde gestegen. Vooral de verkeersintensiteit op de autosnelwegen groeide de voorbije decennia sterk. De toename van het personen- en goederenvervoer maakt dat de files aangroeien en het vlotte verkeer steeds vaker onder druk komt te staan. Een multimodaal verkeers- en vervoersmanagement kan ervoor zorgen dat de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut.

### ***Verkeersveiligheid***

De groeiende vraag naar mobiliteit vergroot het risico op verkeersongevallen. Een verbetering van de verkeersveiligheid blijft een permanente prioriteit voor het Vlaamse beleid. De overheid legt zichzelf strenge verkeersveiligheidsnormen op, investeert verder in oplossingen om de verkeersveiligheid te verbeteren en wil haar inspanningen voor een betere opvang en begeleiding van verkeersslachtoffers voortzetten.

Een goed verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op de bekende drie E's: Education, Enforcement en Engineering. Het uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid blijft de strategische visie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Tegen 2015 mogen er nog maximaal 250 doden en dodelijk gewonden en 2.000 zwaargewonde slachtoffers vallen op de Vlaamse wegen. Volgens het Pact 2020 moet het jaarlijks aantal doden tegen 2020 op minder dan 200 en het aantal zwaargewonden op minder dan 1.500 worden gebracht.

In 2009 is het aantal letselgevallen gedaald tot 30.024, hoewel het aantal voertuigkilometers en het voertuigenpark alsnog toeneemt. Tegenover 2008 vielen er minder lichtgewonden (-4,7 %), minder zwaargewonden (-3,4 %) en minder doden (-3,2 %). In 2009 vielen er 479 verkeersdoden te betreuren op de Vlaamse wegen. Sinds 2000 is het aantal doden met 45 % afgenomen en het aantal zwaargewonden met bijna 33 %. In 2010 waren er 374 doden ter plaatse en wordt het aantal doden en dodelijk gewonden geschat op 440. Ondanks de daling van het aantal verkeersdoden, scoort Vlaanderen in vergelijking met andere Europese regio's niet goed op het vlak van verkeersveiligheid<sup>1</sup>.

### ***Milieu***

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid streeft ernaar om de impact van de vervoerssector op mens en milieu te beperken.

Het verkeer verbruikte in 2010 10,6 % van het Bruto Binnenlands Energieverbruik. Het verbruik daalde met bijna 6 % tussen 2008 en 2009. Tussen 2009 en 2010 was er opnieuw een kleine toename van het energieverbruik door transport. Dat is te wijten aan de toename van het energieverbruik in de scheepvaart met 14,5 %. Het energieverbruik wordt voor 95 % verklaard door het wegvervoer. De CO<sub>2</sub>-emissies van het wegverkeer zijn tussen 1990 en 2009 met bijna 4 % gestegen. Dat is een erg kleine stijging in vergelijking met de veel sterkere toename van het wegverkeer in dezelfde periode.

De broeikasgasemissies van de totale transportsector bedroegen in 2009 15.579 kiloton CO<sub>2</sub>-equivalenten. Het verkeer levert een belangrijke bijdrage aan de totale broeikasgasemissies. Het aandeel van de transportsector bedroeg in 2009 19,4 %. De broeikasgasemissies van het verkeer daalden in 2009 mee als gevolg van de financieel-economische crisis. In de periode 2000-2009 was er voor het personenvervoer al een absolute ontkoppeling tussen de emissies en de transportstromen. In het goederenvervoer daalde het aantal tonkilometers in 2009 verder zodat de stijgende trend in broeikasgasemissies werd omgebogen. In tegenstelling tot de vorige jaren, toen slechts een relatieve ontkoppeling optrad, was er in 2009 een absolute ontkoppeling met de tonkilometers. Dat was ook voor de andere emissies het geval. De Kyotodoelstelling

---

<sup>1</sup> Alle cijfers in deze paragraaf hebben betrekking op de gewogen ongevalsgegevens.

legt Vlaanderen op om tegen 2012 5,2 % minder broeikasgassen uit te stoten ten opzichte van 1990. Voor de transportsector ligt hier een belangrijke uitdaging.

De verdieseling van het personenwagenpark gaat nog steeds verder. In 2010 reed 60 % van de wagens op diesel en van de nieuw ingeschreven voertuigen zelfs 73 %. Het aantal nieuwe dieselveertuigen met een roetfilter is de laatste jaren sterk toegenomen. In 2010 is het aantal elektrische voertuigen verdubbeld ten opzichte van 1999. In absolute aantallen gaat het wel maar om 20 voertuigen. De hybride voertuigen zijn aan een opmars bezig. In 2009 waren er 25 exemplaren in het personenwagenpark, in 2010 was dat al opgelopen tot 1.533. Het aandeel biobrandstoffen ten opzichte van de totale hoeveelheid transportbrandstoffen voor vervoer in Vlaanderen bedroeg 4,6 % in 2010. Het effect van de accijnsvrije productiequota (eind 2006) en van de verplichting om 4 % biobrandstoffen bij te mengen in benzine en diesel (sinds juli 2009) is duidelijk merkbaar.

In 2009 bedroeg de gemiddelde ecoscore voor het personenwagenpark op benzine 54,9. Voor het personenwagenpark op diesel bedroeg de ecoscore 53,1. De nieuw ingeschreven personenwagens op benzine behaalden in 2009 een gemiddelde ecoscore van 66,4 dieselveertuigen haalden een gemiddelde ecoscore van 63,5. De elektrische voertuigen haalden een ecoscore van 82. Het MINA-plan 4 stelt tegen 2015 een gemiddelde ecoscore van 61 voor het Vlaamse voertuigenpark voorop.

Het Pact 2020 stelt dat tegen 2020 het aantal potentieel ernstig gehinderden door geluidsoverlast van verkeer moet afnemen met 15 %. Het aandeel van de bevolking dat overdag wordt blootgesteld aan geluidsniveaus van meer dan 65 dB(A) bedroeg in 2007 33 %. Dat is echter maar een benaderende indicator om deze doelstelling op te volgen. In 2008 ervoer 27,6 % van de Vlamingen geluidsoverlast door het verkeer als een buurtprobleem. Dat aandeel is stabiel gebleven sinds 2004. In grote stedelijke gebieden als Antwerpen, Gent en Mechelen wordt verkeerslawaaï veel meer als een buurtprobleem ervaren dan in de kleinere stedelijke gebieden.

### ***Beschermen tegen overstromingen***

Het optreden van stormvloed is wellicht de belangrijkste natuurlijke bedreiging in het Noordzeegebied. De kustzone van Vlaanderen is daarbij met haar dichte bewoning en laaggelegen polders die tot twintig kilometer landinwaarts reiken zeer kwetsbaar. Bovendien zal de zeewering in de toekomst nog zwaarder belast worden. De klimaatwijziging brengt namelijk een stijging van de zeespiegel met zich mee. Het verzekeren van een voldoende hoge bescherming tegen overstroming is dan ook een centraal aandachtspunt van mijn beleid. Het Masterplan Kustveiligheid dat op 10 juni 2011 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd, heeft als doel die minimale bescherming tot 2050 te verzekeren, rekening houdend met de zeespiegelrijzing. De beleidsfocus op bescherming van de kustzone wordt een belangrijk richtinggevend principe in de opmaak van andere Vlaamse beleidsplannen (Beleidsplan Ruimte, Vlaams Adaptatieplan, enz).

Ook langs onze waterwegen blijft er ondanks de investeringen die in het verleden gebeurden een overstromingsrisico. Dit bleek nogmaals bij de uitzonderlijke regenval eind 2010 en begin 2011. Verderop in deze beleidsbrief ga ik in op de waterbeheersing.

# **Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2011 en vooruitzichten voor 2012**

## **1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET**

### **1.1 Vlot en veilig verkeer**

#### **1.1.1 De bestaande wegennetwerken optimaal benutten**

##### **Dynamisch verkeersmanagement (DVM)**

Met behulp van Dynamisch verkeersmanagement (DVM) kan de wegbeheerder het verkeer sturen in functie van het tijdstip en de omstandigheden. DVM kan ook worden ingezet om de weggebruiker te informeren over vervoersalternatieven.

DVM verhoogt de verkeersveiligheid omdat het de weggebruiker snel informeert over gevaar op de weg (bijvoorbeeld als filestaartbeveiliging) en de maximumsnelheid kan aanpassen aan de verkeerssituatie. Daardoor vermindert de kans op ongevallen en komt er een betere doorstroming.

Een efficiënt DVM is pas mogelijk als we een volledig en betrouwbaar beeld hebben van de verkeerssituatie. Die informatie wordt via een hele waaier aan kanalen aangeleverd. Zo wordt het hoofdwegennet stelselmatig voorzien van een basismetnet met meetlussen en een camerabewakingsstelsel. Het basismetnet (project Meten in Vlaanderen of MIV) zal eind 2012 afgewerkt en operationeel zijn. Op dat ogenblik kan op het volledige hoofdwegennet informatie worden ingewonnen over het verkeersvolume en de verkeerssamenstelling.

Waar operationele maatregelen mogelijk zijn, zoals het aansturen van dynamische signalisatieborden, worden het meetnet en de camerabewaking stelselmatig verdicht. De transportassen in de grootstedelijke gebieden rond Antwerpen, Brussel en Gent komen het eerst aan bod.

De beleidsvisie Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet vormt de leidraad om de dynamische verkeersinfrastructuur te implementeren en optimaliseren. Als een bepaald wegvak versneld wordt aangepakt in functie van de verkeersveiligheid, kan van het implementatietraject worden afgeweken. Andere projecten worden vervroegd uitgevoerd als ze kunnen worden gecombineerd met grote wegenwerken.

De Vlaamse Regering en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben afspraken gemaakt over de uitbouw van een geïntegreerd verkeersmanagement en een gemeenschappelijke DVM-aanpak voor de Ring rond Brussel en de aansluitende snelwegen.

##### Realisaties 2011

De beheersovereenkomst AWV 2011–2015 bevat engagementen rond DVM. In 2011 heeft AWV 21 portieken geplaatst op de E40 richting Brussel tussen Drogen en Wetteren voor in totaal 66 rijstrooksignalisatieborden, en 1 galgpaal met een dynamisch informatiebord ter hoogte van de afrit Wetteren. De borden kunnen een aangepaste maximumsnelheid opleggen of rijstroken afsluiten. Ze kunnen de weggebruikers ook tijdig waarschuwen voor een filestaart. Om de detectie te garanderen, zijn 20 bijkomende camera's geplaatst en 21 extra locaties met meetlussen uitgerust.

Bij de aanleg van de spitsstrook op de E313 tussen Antwerpen en Ranst in de richting van Luik zijn 15 portieken geplaatst met rijstrooksignalisatieborden. De borden geven aan wanneer het verkeer over de spitsstrook mag rijden. De installatie kan het verkeer ook dynamisch sturen op dezelfde manier als de installatie op de E40 tussen Drogen en Wetteren. Naast de bestaande camera's zijn 6 beweegbare camera's, 16 vaste camera's met automatische incidentdetectie en 15 meetlussen geplaatst.

In de laatste maanden van 2011 worden aan de knooppunten rond Brussel 18 dynamische informatieborden geïnstalleerd, de zogenaamde VMS-borden (Variable Message Sign). Alle knooppunten zijn hiermee in elke rijrichting voorzien van minstens één variabel informatiebord dat de weggebruiker waarschuwt voor routeverstoringen en een passend routeadvies geeft.

In 2011 zijn 49 installaties geplaatst voor het basismetnet 'Meten in Vlaanderen'. Daarmee is ongeveer 80 % van het totale basismetnet operationeel of in opbouw. De overige realisaties bevinden zich in de studiefase. De budgetten voor het totale pakket zijn beschikbaar gemaakt.

Naast de bovenvermelde camera's werden in 2011 een tiental hoogwaardige camera's geplaatst op het hoofdwegennet. De camera's dragen ertoe bij dat het Vlaams Verkeerscentrum adequaat en in real time kan reageren op de verkeerssituatie.

Wij bouwen vanaf de tweede helft van 2011 een netwerk uit van automatische nummerplaatherkenningscamera's (ANPR-netwerk). Daarmee kunnen simultaan én offline objectieve en kwantitatieve analyses uitgevoerd worden van de samenstelling, herkomst, bestemming en routekeuze van het verkeer op het Vlaamse hoofdwegennet. De eerste fase van het netwerk bestaat uit 11 installaties met in totaal 56 camera's.

Om kop-staartaanrijdingen te voorkomen bij belangrijke werken op autosnelwegen, is een verplaatsbaar dynamisch filedetectie en –waarschuwingssysteem uitgewerkt. De filestaartdetectie werd in 2011 bij de volgende werven ingezet:

- E17: heraanleg wegvak Deinze-Zwijnaarde,
- E19: heraanleg in Kontich en structureel onderhoud in Mechelen-Noord,
- E313: renovatie wegdek,
- E313: heraanleg wegvak Ham–Beringen,
- E314: plaatsing geluidsschermen ter hoogte van Heusden-Zolder,
- E34/N49: structureel onderhoud wegvakken Moerbeke-Zelzate en Kaprijke-Eeklo,
- E40: ter hoogte van de afritten Veurne en Adinkerke,
- E403: ter hoogte van Lichtervelde,
- R0: renovatie viaduct Vilvoorde.

De veiligheidsuitrusting en de telematica in de Craeybeckx-, Kennedy- en Vierarmentunnel werden doorgelicht en bijgesteld zodat ze voldoen aan de Europese tunnelrichtlijn.

De programma's 2010 en 2011 bevatten de nodige budgetten voor de aanpak van de Craeybeckx- en Kennedytunnel. De werkzaamheden in en rond de Craeybeckxtunnel gaan eind 2011 van start. De volgende installaties zijn in opbouw:

- 32 beweegbare camera's,
- 80 vaste camera's met automatisch incidentdetectie,
- 60 dynamische pijl/kruis-indicatoren.

Om de tunnel verkeerskundig correct in te passen op de aansluitende toegangswegen (E19, R1 en R10) in geval van calamiteiten en bij onderhoudswerken in de tunnel, zijn ook buiten de tunnel bijkomende DVM-installaties voorzien. Eind 2011 start de bouw van:

- 9 rijstrooksignalisatieportieken met in totaal 23 RSS-borden,
- 1 VMS-bord,
- RVMS-borden (Roadside Variable Message Sign),
- bijkomende MIV-installaties.

Vanaf eind 2011 verhuizen het Vlaams Verkeerscentrum en het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum van AWW Antwerpen naar een nieuw gemeenschappelijk gebouw. Eerst verhuizen de administratieve

medewerkers en vervolgens de operatoren. Het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum is de fusie tussen de permanente wachtdienst en het tunnelcentrum.

#### Te realiseren 2012

Het dynamisch verkeersmanagementsysteem op de E40 tussen Wetteren en Drongen (richting Oostende) en op de E17 in de regio Gent wordt verder uitgebouwd. Eind 2012 zal het basismetnet Meten in Vlaanderen (276 installaties) afgewerkt zijn.

Voor het luik netwerkmanagement uit het DVM-plan Vlaanderen worden begin 2012 14 bijkomende VMS-borden geplaatst, telkens voorzien van een beweegbare overzichtscamera. Op een aantal geselecteerde complexen komt extra camerabewaking. Om de verkeersafwikkeling te monitoren, wordt het netwerk van ANPR-camera's verder uitgebouwd.

In 2012 zal detectieapparatuur en dynamische signalering worden geplaatst in de Kennedytunnel en de Vierarmentunnel. De installaties worden gebruikt voor dynamisch verkeersbeheer in en rond de tunnels. Het doel is om tegen eind 2012 de drie TERN-tunnels uitgerust te hebben met de nodige telematica om het dynamisch verkeersbeheer voor de weggebruikers aan te sturen. Voor de investeringen aan Vierarmentunnel op de R0 in Tervuren wordt in 2012 een budget voorzien van 4,5 miljoen euro.

Er wordt versneld geïnvesteerd in de DVM-infrastructuur in de Beveren- en Tijsmanstunnel. De werken worden eind 2012 opgestart.

Op basis van de evaluatie van de spitsstrook E313 onderzoeken we of ook andere locaties in aanmerking komen.

Investeringen in het kader van uitbouw van DVM hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### **Slimme verkeerslichten**

De beheersovereenkomst van AWV voor 2011-2015 bepaalt dat het agentschap bepaalde verkeerslichten zal inschakelen in een netwerk van slimme verkeerslichten.

- De individuele regeling van verkeerslichten kan in veel omstandigheden nog worden verbeterd. Een nieuwe methodiek om de groentijden voor alle rijrichtingen te bepalen, maakt tijdwinst mogelijk voor het openbaar vervoer en voor alle weggebruikers.
- Door een coördinatie van verschillende verkeerslichten kan de doorstroming verbeteren. Een dergelijke coördinatie kan op kleine of grote schaal gebeuren (zoals bijvoorbeeld de coördinatie in Antwerpen).

#### Realisaties 2011

Het Groene Golf Team, een extern expertteam onder leiding van de KU Leuven, onderzocht hoe een klassieke voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling kan worden verzoend met een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Dat kan met een nieuwe methodiek om de groentijden te bepalen voor alle verkeersstromen.

Vandaag wordt alleen in het stedelijk gebied Antwerpen de coördinatie van de verkeerslichten dagelijks beheerd en opgevolgd. Ook in andere Vlaamse steden is echter nood aan een betere afstemming van verkeerslichten.

De nieuwe methode is gebaseerd op een test met 10 representatieve kruispunten in Vlaanderen. Daaruit blijkt dat voor één kruispunt wel degelijk winst te halen is, als ook de infrastructuur wordt aangepast. Op grotere schaal wordt op de stadsring R40 in Gent de optimale verkeersafwikkeling onderzocht voor een aantal kruispunten samen.

De verkeerscomputer van Antwerpen stuurt verschillende kruispunten van de stad en van het Vlaamse Gewest aan. Die verkeerscomputer is aan vernieuwing toe. De nieuwe installatie zal het mogelijk maken om alle verkeerslichten onderling af te stemmen en te regelen. Het doel is om in het stedelijk gebied in en rond Antwerpen het openbaar vervoer en het gewone verkeer vlotter te doen doorstromen. In 2011 werd gestart met de voorbereiding van een allesomvattende studie die de technische aspecten van de nieuwe installatie



beschrijft, samen met de verkeersregeling op het terrein. De studie hanteert het STOP-principe en kijkt voor elk kruispunt, elke as en elk gebied welke weggebruiker wanneer moet worden bevoordeeld. De duurtijd van het project is geraamd op 5 jaar.

Enkele andere proefprojecten op middelgrote schaal zijn verder geëvolueerd.

- De simulatie voor het proefproject op de N3 Tiensesteenweg in Leuven toonde een algemene doorstromingsverbetering van 10 % aan. Het systeem wordt geïnstalleerd: de implementatie wordt in 2011 afgerond.
- Het proefproject op de N1 Antwerpen (Berchem) is in overlegfase met de aannemers.
- Het proefproject in Mortsel is uitgevoerd en wordt geanalyseerd met het oog op een evaluatie.

#### Te realiseren 2012

In 2012 worden de adviezen van het Groene Golf Team vertaald naar verkeersplannen. Er komt een proefsituatie in Dendermonde. Na de uitvoering wordt de verkeerssituatie geanalyseerd.

Voor de stadsring R40 in Gent zal de studie worden vertaald in een bestek voor de vernieuwing van de verkeersregeling en de bestaande verkeerscomputer.

De studie voor de vernieuwing van de coördinatie in Antwerpen wordt opgestart en uitgewerkt.

Investerings in het kader van slimme verkeerslichten hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

### **Vervoersmanagement**

Het Pact 2020 streeft ernaar om tegen 2020 minstens 40 % van de woon-werkverplaatsingen te laten gebeuren te voet, per fiets of via collectief vervoer. Bedrijfsvervoerplanning is daar een belangrijke hefboom voor. Daarom willen we ondernemingen en werknemers beter informeren over mobiliteit en reiken we middelen aan om huidige of toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

#### Realisaties 2011

##### ***Woon –werkverkeerprojecten***

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Bedrijven, bedrijvengroepen, overheden of andere instellingen kunnen een subsidie aanvragen die maximaal de helft van de kosten bedraagt. Voor het budget 2011 werd op 15 juni 2011 een zesde oproep gelanceerd. De oproep liep tot 15 oktober 2011. In totaal werden 28 nieuwe dossiers ingediend.

De eind 2010 ingezette rondetafelconferentie werd in 2011 met de betrokken partners voortgezet. Bij de evaluatie van het pendelfonds worden volgende uitgangspunten gehanteerd:

- rechtszekerheid,
- gelijke behandeling van de dossiers,
- transparantie en duidelijkheid,
- administratieve eenvoud.

Realisaties:

- zowel het indienings- als opvolgingsformulier werden geoptimaliseerd,
- er zijn richtbedragen opgesteld waarmee de subsidies kunnen worden berekend,
- er is meer duidelijkheid verschaft over de ontvankelijkheidscriteria en de maatregelen die niet subsidieerbaar zijn,
- er is meer duidelijkheid verschaft over de verschillende taken van de betrokken partijen: provinciale mobiliteitspunten, begeleidingscommissie, administratie en kabinet,
- de website voor het beheer van de dossiers werd volledig vernieuwd.

Op basis van voorlopige cijfers van bedrijven (vb. Vegho, MLSO...) blijkt dat het Pendelfonds een gunstige invloed heeft op de vervoerskeuze van de werknemers van de gesubsidieerde bedrijven.

### ***Shuttledecreet***

De ontsluiting van bedrijventerreinen wordt structureel verbeterd via een Shuttledecreet. Dat creëert een kader voor de organisatie van shuttlediensten tussen openbaarvervoerknooppunten en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen die niet via het geregeld openbaar vervoer kunnen worden bediend. In 2011 werd bijkomend overleg gepleegd met De Lijn en de taxisector, waardoor de tekst van het voorontwerp verder kon worden verfijnd.

#### Te realiseren 2012

### ***Woon-werkverkeerprojecten.***

Eind 2011 zal een zevende oproep van het pendelfonds worden gelanceerd. In het najaar van 2011 wordt de rondetafel gefinaliseerd die eind 2010-begin 2011 werd opgestart. Dat zal gebeuren tijdens een vierde en afsluitende rondetafelconferentie. Op basis van de conclusies kan de werking van het Pendelfonds worden geoptimaliseerd.

De hervorming van het Pendelfonds betreft de volgende wijzigingen.

- De rol van de betrokken partijen wordt verduidelijkt.
- Er worden duidelijke ontvankelijkheidscriteria omschreven.
- Er is een tijdsschema opgesteld voor toekomstige oproepen.
- Er worden maximale subsidiebedragen vastgelegd. Dat moet de bepaling van het subsidiebedrag vereenvoudigen en voor een gelijke behandeling van de dossiers zorgen.
- Er komt een lijst met van subsidie uitgesloten maatregelen.
- Er is een aangepaste omschrijving van wie subsidies mag indienen.
- Een nieuwe begeleidingscommissie wordt samengesteld.
- Het juridisch kader wordt aan het bovenstaande aangepast.

Na de evaluatie worden de nodige juridische aanpassingen aangebracht.

### ***Shuttledecreet.***

Het is de bedoeling om het shuttledecreet in 2012 in werking te laten treden.

### ***Mobiliteitsbudget***

VOKA en organisaties uit het milieu- en mobiliteitsmiddenveld werken samen met een aantal logistieke partners een proefproject uit om het multimodaal mobiliteitsbudget te promoten. Dat is een budget waarmee werknemers hun bedrijfswagen kunnen aanvullen of vervangen met andere vervoersmodi. In het najaar van 2011 wordt het proefproject in vijf pilootbedrijven opgestart.

Voor de uitvoering van deze krachtlijnen wordt gebruik gemaakt van de artikelnummers MB0/1MF-E-2-Z/IS (2.454.000 euro), MB0/1MF-E-2-C/WT (508.000 euro) en MB0/1MF-E-2-A/WT (254.000 euro).

## 1.1.2 De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten

### Veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen

#### Realisaties 2011

##### *Havencoördinatieplatforms*

Alle partijen die betrokken zijn bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Antwerpse haven, verhuizen op termijn naar het havencoördinatiecentrum Antwerpen (het ACC of Antwerps Coördinatie Centrum). Dat bevordert een efficiënte en veilige verkeersafwikkeling.

Op mijn voorstel heeft de Vlaamse Regering op 27 mei 2011 een architectenbureau aangesteld. Dat architectenbureau was laureaat van de open oproep van de Vlaamse bouwmeester.

Ook in Zeebrugge zullen de scheepvaartverkeersdiensten een gemeenschappelijke werkvloer krijgen in het Vandamme Sluisgebouw in Zeebrugge. De renovatie en herinrichting van de vierde verdieping is gestart, en de aanbestedingsdossiers voor de zesde verdieping worden voorbereid.

Voor het havengebied Gent en het werkingsgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) op het kanaal Gent-Terneuzen wordt de kapiteinskamer van de havenkapiteinsdienst Gent heringericht.

In de haven van Oostende werken de Vlaamse overheidsdiensten samen met het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC). Er wordt gestreefd naar een verdere operationele synergie met de Radio Maritieme Diensten, die momenteel gehuisvest zijn op de marinebasis Zeebrugge.

##### *Studie Ketenbenadering*

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft overeenkomsten ondertekend met de havenbedrijven Gent en Antwerpen om de ketenbenadering te ontwikkelen. Dat is een methode waarbij loodsdiensdiensten en andere actoren hun activiteiten zo goed mogelijk op elkaar afstemmen zodat schepen bij het in- en uitvaren van de haven zo weinig mogelijk tijd verliezen. Voor de uitvoering van de verkeersplanning heeft de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit werkafspraken vastgelegd met de havenkapiteinsdienst Antwerpen.

Voor de ketenwerking op het kanaal Gent-Terneuzen zijn de in 2010 ondertekende werkafspraken in volle uitvoering. Omdat de sluisen van Terneuzen de bottleneck vormen voor het vlotte verloop van de scheepvaart naar Gent, staat een doelmatige sluisplanning bij de werkafspraken centraal. Het havenbedrijf Gent heeft in overleg met alle betrokken ketenpartners de Gent-Terneuzen informatietool (GTi-tool) ontwikkeld. Die tool levert alle informatie om de scheepvaart zo goed mogelijk te plannen.

De studie Ketenwerking, ter optimalisatie van de nautische keten, is afgerond. De belangrijkste resultaten en aanbevelingen liggen op het juridische vlak.

- Er is geen globale gecoördineerde regelgeving. De Vlaamse en Nederlandse regelgeving is weinig uitgewerkt en er zijn lacunes. De activiteiten van enkele belangrijke stakeholders worden op dit moment niet beheerst door overheidsregulering. Het gaat dan vooral om de sleepdiensten in het Scheldegebied. Die diensten zijn privé en niet gereguleerd. Daardoor kan de overheid inefficiënties moeilijk aanpakken. De uitwerking van een normeringskader voor de sleepdiensten in het Scheldegebied lijkt aangewezen.
- Er is geen regelgeving met betrekking tot de plannings.
- Overeenkomsten moeten worden uitgewerkt voor de uitwisseling van informatie

Op het organisatorische vlak werden de volgende aanbevelingen geformuleerd.

- Door de groei van het scheepvaartverkeer en de trend naar schaalvergroting ontstaat een toenemende kans op congestie en nemen de veiligheidsrisico's toe. Daarom is het noodzakelijk dat de beperkte capaciteit wordt verdeeld.

- Structurele samenwerking tussen alle partijen in de keten is in het Scheldegebied nog relatief zwak ontwikkeld. Zo ontbreekt het aan gemeenschappelijke definities van stuurparameters voor de keten en is er een gebrek aan transparantie en bereidheid om gegevens uit te wisselen om de keten beter te laten werken.
- Er moet een tafel komen waar de ketenpartners hun ketenbelangen kunnen inbrengen, de relatie met elkaar kunnen aangaan en waar vertrouwen kan groeien zodat er meer commitment en openheid ontstaat. In een eerste fase wordt aanbevolen om per subketen te werken.
- Concrete doelen ontbreken. De algemene doelstelling Vlot en Veilig is te globaal: de partijen geven er elk een eigen invulling aan.
- Er is nood aan een gemeenschappelijke werkvloer.

Op het functioneel/operationeel/nautisch vlak waren er de volgende aanbevelingen.

- Late en foute meldingen zijn bij zowat alle stakeholders een bron van wachttijden. Ze kunnen rechtstreeks aanleiding geven tot onderbrekingen in de keten of kunnen een domino-effect hebben op de verdere organisatie. Nauw in verband daarmee staat de vraag naar juistheid van de ingevoerde gegevens, de invoering door een verifieerbare bron, en als de gegevens niet 100 % betrouwbaar zijn maar toch nuttig, naar het opstellen van een planning en het toekennen van een 'betrouwbaarheidsindex' aan de data.
- Het overgrote deel van de stakeholders dringt aan op een overkoepelend systeem om de bestaande situatie op te volgen én vooruit te kijken, te plannen en overkoepelende afspraken in vast te leggen. De grote uitdaging bij de realisatie van een vlotte keten is de onderlinge afstemming en de beschikbaarheid van de dienstverleningen: loodsen, havenarbeid, sleepboten, sluisen, enzovoort.

De studie werkt een planningsconcept uit voor een optimale keten die gebaseerd is op PTA (planned time of arrival).

Om de nautische ketenwerking te ondersteunen, zijn verschillende opvolgingssysteem voor de scheepvaart uitgebouwd en aan elkaar gekoppeld. Zo wordt binnen het volledige werkingsgebied van het GNB en de aangrenzende havengebieden een transparante gegevensuitwisseling mogelijk. Dat gebeurt binnen het regionale en Europese e-maritime-platform.

Met de huidige berichtenuitwisseling met het Europees maritiem informatienetwerk SafeSeaNet is Vlaanderen koploper bij de realisatie van de Europese Monitoring-richtlijn. Voor het opvolgen en begeleiden van de binnenvaart op de maritieme toegangswegen en binnen de havengebieden werd, in uitvoering van de Europese RIS-richtlijn, sterk geïnvesteerd in aanpassingen van de ICT-systemen van de Schelderadarketen en de uitbouw van de elektronische berichtenuitwisseling tussen het Agentschap MDK en de waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en NV De Scheepvaart.

### ***Langetermijnvisie VTS 2020***

De Permanente Commissie heeft besloten om de studie VTS 2020 gefaseerd uit te voeren. Het doel van de studie is om een visie te ontwikkelen die op lange termijn het huidige hoge niveau van VTS-dienstverlening moet verzekeren. VTS (Vessel Traffic Services) is een scheepvaartbegeleidingssysteem dat vergelijkbaar is met de luchtverkeersleiding voor vliegtuigen.

Een eerste fase focust op de operationele werking. Daarvoor wordt een werklasmeting uitgevoerd op de vijf VTS-centrales van de Schelderadarketen.

In 2011 werd een budget van 7.923.000 euro voorzien voor technologische innovaties, navigatieondersteunende middelen, en voor het beheer en onderhoud van de Schelderadarketen en VTS-infrastructuur. Na een Europese onderhandelingsprocedure werd in samenwerking met Rijkswaterstaat Zeeland een nieuw onderhoudscontract voor alle technologie en infrastructuur van de Schelderadarketen en het MRCC Oostende gegund voor een bedrag van 2.000.000 euro, ten laste van Vlaanderen.

Investeringsprojecten zijn uitgevoerd voor de uitbouw van ICT-informatienetwerken en de softwaresystemen van de Schelderadarketen. De projecten moeten de softwaresystemen voor scheepvaartbegeleiding uitbreiden en aanpassen aan de nieuwe Europese richtlijnen voor opvolging van:

- binnenvaart (in uitvoering van de Europese RIS-richtlijn - River Information Services),
- zeevaart (Europese Monitoring richtlijn).

Investeringsprojecten werden ook opgestart voor een verbeterde radiodekking op zee en op de Schelde. Die zijn onder meer noodzakelijk doordat er steeds meer windmolenparken op zee en in de havengebieden komen. Op Nederlands grondgebied start de Schelderadarketen met de bouw van een nieuwe radartoren ter hoogte van Neeltje Jans. De vergunningstrajecten zijn achter de rug en het eigenlijke bouwproject kan worden opgestart.

De ontsluiting van maritieme operationele informatie wordt steeds meer uitgebouwd vanuit de portaalwebsite ([www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net)) van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer met Nederland op de Schelde en de aanloopgebieden.

Te realiseren 2012

### ***Havencoördinatieplatforms***

In de loop van 2012 zal ik aan de Vlaamse Regering een voorstel tot gunning van bouw en financiering van het ACC ter goedkeuring voorleggen. Het ACC zal, als alles volgens schema verloopt, in de eerste helft van 2015 klaar zijn.

Volgens de huidige planning zal de inrichting van het havencoördinatieplatform Zeebrugge in het Vandamme Sluisgebouw in 2014 afgerond zijn. Het project wordt gecombineerd met de vernieuwing van de sluisbediening.

Het is mijn bedoeling om ook voor het Kanaal Gent-Terneuzen de verschillende diensten op één gemeenschappelijke werkvloer samen te brengen. Daarvoor zal in 2012 een verdere visie worden ontwikkeld.

Er zal onderzocht worden hoe de betrokken diensten van het MRCC en VTS van de afdeling Scheepvaartbegeleiding kunnen integreren met de Radio Maritieme Diensten, en hoe ze op dezelfde werkvloer kunnen werken. Dat gebeurt in overleg met Defensie en past binnen het samenwerkingsakkoord Kustwacht.

### ***Studie Ketenbenadering***

De Permanente Commissie zal samen met alle ketenactoren, in het bijzonder met de havens, bekijken welke aanbevelingen uit de studie Ketenwerking moeten worden uitgewerkt en toegepast. Dat moet leiden tot een plan van aanpak voor de verdere optimalisatie van de ketenwerking op operationeel, organisatorisch, technisch en juridisch vlak. In een eerste fase wordt aanbevolen om per subketen te werken. Intussen wordt werk gemaakt van de gemeenschappelijke werkvloer in de havens van Antwerpen en Zeebrugge.

In uitvoering van de Europese richtlijnen en in overleg met alle actoren wordt verder geïnvesteerd in ICT-innovaties voor de uitbouw en koppeling van scheepvaartinformatiesystemen. Dat gebeurt zowel regionaal als grensoverschrijdend en internationaal. Voor de projecten worden Europese subsidies aangevraagd binnen de TEN-T en Interregprogramma's.

### ***Langetermijnvisie VTS 2020***

Op basis van de werklastmeting zal de Permanente Commissie nagaan hoe voor VTS op korte termijn een operationele efficiëntieverhoging kan worden gerealiseerd. In de eerste fase zal de Permanente Commissie de studiescope bepalen. De tweede fase bestudeert onder meer beleid, organisatie en technologie, met 2020 als horizon.

Investeringsprojecten in het kader van de veilige en vlotte maritieme verkeersafwikkeling hebben voornamelijk impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

## **Continue modernisering van de overheidsvloot**

### Realisaties 2011

Tijdens deze legislatuur blijven we investeren in de modernisering van de Vlaamse overheidsvloot.

Zijn in 2011 in dienst genomen:

- de Zeetijger – multifunctionele boeienlegger (gedoopt op 28 februari 2011 in Oostende),
- De Roger Raveel en Het Rode Vierkant op de Zee - kustveerboten (gedoopt op 25 juni 2011 in Oostende),
- De Nieuwe Visie – kustveerboot (gedoopt op 13 juli 2011 in Nieuwpoort),
- De Zeewolf – multifunctionele redeboot (aangekomen in haar thuishaven Oostende op 20 mei),
- De Hondius - peilvaartuig (operationeel in het Scheldegebied tegen eind 2011).

Voor nieuwe beloodsingsvaartuigen is op de begroting van 2011 een bedrag voorzien van 1.430.000 euro. Realisaties: de Westdiep (gedoopt op 6 juni 2011) en de Wielingen (gedoopt op 3 oktober 2011). De Westerschelde wordt in thuishaven Oostende verwacht in december.

Het ISO-certificaat van de DAB Vloot is herbevestigd en uitgebreid naar de volledige dienstverlening van de rederij. Het milieubeleid van Vloot zal via het ISO 14001-certificaat verankerd worden.

### Te realiseren 2012

We blijven investeren in de vernieuwing en het onderhoud van de overheidsvloot. In 2012 wordt een aantal doelgerichte vervangingen van de vaartuigen gepland (begroting DAB Vloot, artikelnummer MCE/3MI-E-2-Z/WT 7.397.000 euro). Behoudens onvoorziene vertragingen op de scheepswerven, zullen de Maurice Maeterlinck (veerboot), Orka (reddingsboot), Simon Stevin (zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig) en Zeeschelde (multifunctionele boeienlegger) in gebruik worden genomen. Het vaartuig Wandelaar wordt in mei 2012 in haar thuishaven Oostende verwacht. Het nieuwe beloodsingsconcept kan dan volwaardig worden uitgevoerd.

## **Een moderne en performante loodsorganisatie**

### Realisaties 2011

Het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de zeescheepvaart is in 2011 verder teruggelopen. Dankzij op maat gesneden opleidingen van loodsen en investeringen in elektronische navigatieondersteunende middelen kan het loodsenkorps de steeds grotere schepen vlot naar de Vlaamse havens brengen.

Tijdens het lopende sociaal overleg wordt besproken hoe de loodsen efficiënter kunnen worden ingezet. Bij alle partijen is het besef gegroeid dat een aantal aanpassingen noodzakelijk zijn om de loodsdienst doelmatiger te laten werken. De focus ligt in eerste instantie op het creëren van een stand-by loodsenteam om de piekmomenten beter op te vangen.

Om de kostendekkingsgraad te verhogen en de sterk gestegen brandstofkosten op te vangen werden de loodsgeldtarieven op 1 juli 2011 met 6,5 % verhoogd. Tussen 2007 en 2011 waren de loodsgelden in verhouding tot de gestegen kosten slechts zeer beperkt verhoogd. In die periode steeg de consumptie-index met 12,6 %, terwijl de loodsgelden slechts met 2,2 % verhoogden. Bovendien gold vanaf maart 2009 een crisistarief. Vanaf april 2010 werd weliswaar een nieuwe tariefstructuur ingevoerd, maar het tarief lag op dezelfde hoogte als het crisistarief.

### Te realiseren 2012

Conform de planning zullen de vier Swath-beloodsingsmiddelen in mei 2012 allemaal opgeleverd zijn. Door de inzet van de nieuwe beloodsingsvloot zullen de wachttijden voor de scheepvaart nog verder verminderen.

Het sociaal overleg zal zich verder buigen over verdere efficiëntiemaatregelen, zoals een herziening van de

prestatienorm en de beurtregeling, de structurele verankering van de instroom van loodsen en een inkorting van het volledige opleidings- en loopbaantraject.

De kosten hiervoor worden aangerekend op MCD/3MI-E-2-Z/IS.

### **Hydrografie**

Het team Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart, zowel op het Belgisch Continentaal Plat als in de vaargeulen en de havens. Haar Hydrometeo voert hydrometeometingen uit en produceert hydrometeovoorspellingen: weerberichten, getijdentabellen en stormvloedwaarschuwingen voor de zee en de kust.

#### Realisaties 2011

Het Team Vlaamse Hydrografie is in 2011 gestart met een intensief implementatieproject om tegen uiterlijk 2013 de kwaliteitsnorm ISO 0001:2008 te behalen voor haar nautische eindproducten.

#### ***Hydrografisch kenniscentrum***

Voor de verdiepingswerken in de nieuwe vaargeul naar de Haven van Oostende en de Westerschelde (Moneos) blijft een nauwkeurige en frequente registratie van de bodem nodig, ook de volgende jaren. Ook het effect van de slibstoringen op de plaatranden vraagt de komende jaren de nodige aandacht en opvolging. In het najaar van 2011 zullen de peilingen op de Bovenschelde, zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst met W&Z, worden opgestart.

Sinds 1 mei 2011 staan gedetailleerde peilplannen in pdf-formaat ter beschikking op het MDK-platform. Zo kunnen loodsen en andere klanten rechtstreeks en snel de laatste peilplannen raadplegen. De verdeling van papieren plannen is beëindigd.

Een optimale planning en afstemming tussen peilen voor de nautische kaarten en baggeren zal worden verankerd in een samenwerkingsovereenkomst tussen het agentschap MDK en het departement MOW.

Het toegenomen aantal peilingen en de nieuwe vragen van de klanten vereisen een goede opvolging van de nieuwe meettechnieken en knowhow van de nautische bodem. In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium zet de Vlaamse Hydrografie de proeven voort om verschillende technieken ter bepaling van de nautische bodem te vergelijken.

Voor de verdeling van de elektronische peilplannen is in mei 2011 een nieuwe distributieserver in Vlissingen opgestart. De Vlaamse Hydrografie produceert ook papieren en elektronische zeekaarten in het kader van het lidmaatschap van België bij de International Hydrographic Organisation.

De eerste IENC (elektronische nautische kaart voor de binnenvaart), kanaal Gent-Terneuzen en haven Gent, wordt sinds begin 2011 via de RIS-website beschikbaar gesteld. De productie van IENC's voor de estuaire vaart Zeebrugge is gepland voor eind 2011. Eind augustus 2011 is een IENC voor de Beneden Zeeschelde geproduceerd.

#### ***Hydrometeo-kenniscentrum***

Het Team Vlaamse Hydrografie beheert en exploiteert een operationeel meetnet op zee en langs de kust voor het meten van getij, golven, stroming, wind en andere specifieke parameters (het Meetnet Vlaamse Banken) en staat in voor het kustweerbericht. Om de continuïteit van de data beter te garanderen wordt de centrale databank van het Meetnet Vlaamse Banken ontdekt.

Voor een beter beheer van historische data en om nieuwe data real-time te valideren is een uitgebreide kwaliteitsbewaking aangewezen. Daarvoor worden nieuwe tools ontwikkeld.

De huidige stroomatlas is aan actualisatie toe. Daarvoor worden stroom- en getijmeetcampagnes uitgevoerd op het Belgisch Continentaal Plat. Eind 2011 komt ook een nieuwe stroomatlas uit voor de haven van Zeebrugge en de Pas van het Zand.

Informatie over het weer op zee is van zeer groot belang voor de veiligheid van de scheepvaart. Om een kwaliteitsvolle werking van het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) te garanderen, heeft het KMI een voorstel gedaan tot samenwerking. De eerste gesprekken voor de realisatie zijn gestart en de juridische basis wordt voorbereid.

Het Team Vlaamse hydrografie is verantwoordelijk voor het operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem op zee en langs de kust. De stormvloedwaarschuwing wordt naar de bevoegde instanties verstuurd die op basis daarvan de nodige acties ondernemen.

Investeringen op de bovenstaande domeinen of acties rond deze thema's hebben bij de Vlaamse Hydrografie een impact op het artikelnummer MCUC00 3MI10500 ( begroting 2011 – 6.982.000 euro) en MCOC00 1MI10700 ( begroting 2011 – 3.589.100 euro).

#### Te realiseren 2012

##### ***Hydrografisch kenniscentrum***

Via de webapplicatie zal het mogelijk worden om naast de pdf-bestanden ook XYZ-data op te vragen. Daarmee zullen de baggerwerken in de havens en de Schelde sneller kunnen gestuurd en opgevolgd worden. Om de verwerking van nautische wijzigingen beter op te volgen, zal het huidige systeem worden doorgelicht en eventueel vervangen. De uiteindelijke realisatie is voorzien tegen 2013.

##### ***Hydrometeo-kenniscentrum***

Verscheidene instanties hebben windmeters ter beschikking. Het is aangewezen om die centraal te beheren binnen het meetnet Vlaamse Banken. Eind 2012 wordt met de centralisatie gestart. Voorts wordt de nauwkeurigheid en de kwaliteit van de gps-meetmethode en van de traditionele meettechnieken voor het getij onderzocht.

Investeringen op de bovenstaande domeinen of acties rond deze thema's hebben bij de Vlaamse Hydrografie een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT en MC0/1MI-E-2-B/WT.

#### **Doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen**

De waterwegbeheerders nemen verschillende maatregelen om het scheepvaartverkeer doelmatig, veilig en vlot te laten verlopen.

#### Realisaties 2011

##### ***River Information Services (RIS)***

River Information Services (RIS) zijn moderne verkeersmanagementsystemen die zorgen voor een snelle elektronische overdracht van gegevens tussen water en de wal. Vanaf juni 2011 zijn de volgende fundamenten van het Vlaamse RIS-systeem (FlaRIS) operationeel:

- één vaarvergunning voor het Vlaamse waterwegennet, inclusief verrekenkamer voor de verdeling van de geïnde (vaar)rechten,
- de elektronische vaarvergunning binnen het beheersgebied van Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z) en nv De Scheepvaart (DS),
- een gemeenschappelijke tool voor het beheer van referentiegegevens en havenmanagementsysteem, inclusief de connectie met de Europese rompendatabank,
- de implementatie van een sluisplanningsmodule op het grondgebied van W&Z, die al in gebruik was op de door DS beheerde waterwegen.

De productie van digitale vaarkaarten van het Vlaamse waterwegennetwerk werd in 2011 voortgezet. Ze worden gratis ter beschikking gesteld aan de binnenvaartsector via [ris.vlaanderen.be](http://ris.vlaanderen.be) en [www.binnenvaart.be](http://www.binnenvaart.be).



Begin 2011 is de uitbouw begonnen van een AIS-netwerk. Met dat systeem zenden schepen automatisch hun identificatiegegevens en positie uit naar de waterwegbeheerders en andere schepen, wat de veiligheid ten goede komt. Intussen is het netwerk al voor een belangrijk deel op het terrein gerealiseerd.

De Vlaamse overheid, de havenbesturen en de Vlaamse binnenvaartsector sloten een protocol af ter begeleiding van een Vlaamse steunmaatregel voor de aanschaf en installatie van AIS op binnenschepen. De maatregel heeft een looptijd van twee jaar. De Vlaamse overheid trok er 1,5 miljoen euro voor uit en de Europese Commissie verleende cofinanciering. Eind september waren er al meer dan 300 geregistreerde aanvragen.

Een 30-tal belangrijke (wacht)plaatsen voor de binnenvaart is met hotspots uitgerust zodat RIS-informatie daar draadloos consulteerbaar is. Na evaluatie van proefprojecten werden de volgende studies voor de verdere uitbouw van RIS opgestart.

- FIS-portaal (Fairway Information Services). Nu de Europees opgelegde RIS-fundamenten gerealiseerd zijn, wensen W&Z en DS de RIS-informatie, primair bestemd om de veiligheid van de binnenvaart te verhogen, ook te gebruiken voor bijvoorbeeld geoptimaliseerd verkeersmanagement en logistiek. Daarvoor zal een webportaal worden uitgebouwd.
- De elektronische melding zal ook buiten het vaargebied van W&Z en DS worden uitgebreid.

### ***Bedieningstijden***

Betere bedieningstijden van kunstwerken moeten het gebruik van de Vlaamse waterwegen optimaliseren. Dat impliceert dat de personeelsleden zo effectief mogelijk worden ingezet. De Vlaamse Regering heeft op 8 juli 2011 haar definitieve goedkeuring gegeven aan de nieuwe toelagen voor de bediening van de kunstwerken. Daarmee is de basis gelegd om in overleg de bedieningstijden en bedieningsvoorwaarden aan te passen.

W&Z heeft de afstemming van de bedieningsuren van de sluis in Ooigem op die van Sint-Baafs-Vijve onderzocht – meer bepaald of er een draagvlak voor is en of de afstemming een meerwaarde biedt. W&Z heeft ook een studie, waaronder een maatschappelijke kosten-batenanalyse, aanbesteed naar de toekomstmogelijkheden van het kanaal Roeselare-Leie in het licht van het project Seine–Schelde. Bijna de helft van de trafiek in Sint-Baafs-Vijve gaat via de sluis van Ooigem naar het kanaal Roeselare–Leie.

Een aantal bedrijven langs het Albertkanaal zijn zeven dagen op zeven operationeel. Bij economische noodwendigheid wordt de bediening van de sluiscomplexen op het Albertkanaal op zon- en feestdagen ook gegarandeerd. Voorts werden de bedieningsuren van de beweegbare kunstwerken op het kanaal Leuven-Dijle op elkaar afgestemd.

In het najaar van 2011 werd de Kattendijksluis in Antwerpen opnieuw opengesteld. De sluis is hoofdzakelijk bedoeld voor pleziervaart. Daardoor komt de Royersluis vrij voor beroepsscheepvaart.

### ***Afstandsbediening beweegbare kunstwerken***

Door beweegbare kunstwerken van op afstand te bedienen en verschillende kunstwerken te clusteren, is een efficiëntere beschikbaarheid van de waterweg mogelijk. De uitbouw van de afstandsbediening van de bruggen gaat verder. In 2011 werd de afstandsbediening gerealiseerd van de Vredesbrug op het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Zennegatbrug op het Kanaal Leuven-Dijle. De mechanisering van de bediening van tien sluisen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is voltooid.

### **Te realiseren 2012**

#### ***River Information Services (RIS)***

Begin 2012 zal het AIS-netwerk operationeel zijn. In eerste instantie zullen de data worden gebruikt in de systemen van de waterwegbeheerders (onder meer voor de sluisplanningmodule). In tweede instantie zullen ze worden gebruikt in het FIS-portaal. Op basis van studieresultaten, zal gestart worden met de ontwikkeling van een aantal nieuwe toepassingen voorbeeld de eenmalige elektronische melding en betaling van vaarrechten.

De Europese ontwikkelingen worden verder opgevolgd en de Vlaamse uitbouw van het RIS wordt erop afgestemd. In 2012 zullen onderhoudscontracten voor FlaRIS worden geconsolideerd en wordt het systeem verbonden met het European Reference Data Management System (ERDMS) om referentiegegevens met andere EU-lidstaten te delen en voor interne controle te gebruiken.

### ***Bedieningstijden***

Vanaf 1 januari 2012 worden de bedieningstijden op elkaar afgestemd van het sluisencomplex Evergem en alle aansluitende kunstwerken op de Bovenschelde (Asper, Oudenaarde en Kerkhove), de Leie (Sint-Baafs-Vijve, Harelbeke, Doortocht Kortrijk en Menen) en het Kanaal Roeselare-Leie (Ooigem).

### ***Afstandsbediening beweegbare kunstwerken***

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt de Jan Bogaertsbruggen in Kapelle-op-den-Bos geautomatiseerd. Ook de afstandsbediening van de Rupelbrug op de Rupel, de Scheldebruggen in Temse en de Nijverheidsbrug in Ruisbroek op het Zeekanaal Brussel-Schelde kan er komen, als met Infrabel een akkoord wordt bereikt over de bediening van de spoorbruggen. De afstandsbediening van tien ophaalbruggen en één sluis op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Turnhout en Brecht krijgt stapsgewijs vorm.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012 : 54.875.000 euro).

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2011: 124.109.000 euro).

## **1.1.3 De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen**

Een betere verkeersveiligheid en aandacht voor verkeersslachtoffers blijven een permanente beleidsprioriteit.

Het Europees Verkeersveiligheidsprogramma 2011-2020 (Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020) wil tegen 2020 het aantal dodelijke verkeersslachtoffers halveren. In lijn met die doelstelling publiceerde de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 11 mei 2011 het document 'Aanbevelingen voor 20 prioritaire maatregelen, te nemen tijdens de periode 2011 – 2015'. Ook het Pact 2020 legt ambitieuze doelstellingen inzake verkeersveiligheid vast, in het verlengde van de horizon 2015 uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

De strategische visie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen blijft het uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. Dat plan legt 6 krachtlijnen vast, vertrekkend vanuit internationaal erkende concepten als de bekende 3 E's: Education (educatie en sensibilisering), Engineering (infrastructuur) en Enforcement (handhaving). Zo goed als alle aanbevelingen van de federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid waarin de gewesten als actor moeten of kunnen optreden, zijn in grote mate in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vervat.

De 3 E's vormen de basis van mijn verkeersveiligheidsbeleid. Waar nodig leg ik bijkomende accenten, bijvoorbeeld naar de motorrijders, de bedrijfswereld en de vrachtsector.

De E van educatie en sensibilisatie is prominent aanwezig in:

- de diverse inspanningen om opleiding en ervaring een solide basis te laten zijn voor elke verkeersdeelnemer (krachtlijn 1),
- onze zorg om een verkeersveilig gedrag te bevorderen (krachtlijn 2),
- onze aandacht voor bijzondere doelgroepen (krachtlijn 5).

Met een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening (krachtlijn 3) zetten we duidelijk in op Engineering, zowel op de hardware als op de software van de infrastructuur.

Via Enforcement of handhaving dwingen we waar nodig een verkeersveilig gedrag af (krachtlijn 2). Voor dat alles bouwen we gestaag verder aan een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader (krachtlijn 4). Uiteraard investeren we ook in onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid (krachtlijn 6).

Voor de uitvoering van deze krachtlijnen wordt gebruik gemaakt van de artikelsnummers MBU/3MF-E-2-D/WT (74.000 euro GVK en 203.000 euro GOK), MB0/1MF-E-2-B/WT (4.800.000 euro NGK + 1.508.000 euro) en MDU/3MH-E-2-D/WT.

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste initiatieven op elk van de drie E's, geclusterd volgens de 6 krachtlijnen uit het Verkeersveiligheidsplan.

### **Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer**

De Vlaamse overheid zet in op educatie en sensibilisatie om elke verkeersdeelnemer een solide basis te geven om veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Ik heb hierbij aandacht voor elke leeftijdsgroep, met extra aandacht voor een aantal kwetsbare doelgroepen zoals jongeren (secundair onderwijs), beginnende bestuurders, senioren en motorrijders. Die leeftijdsgroepen of types weggebruikers blijven immers oververtegenwoordigd in de ongevalstatistieken.

De laatste jaren is een breed aanbod gecreëerd aan educatieve initiatieven, zowel voor het brede publiek van 0 tot 99 jaar als voor de professionals actief in de sector verkeer en mobiliteit. We werken heel wat doelgroepgerichte projecten en initiatieven uit (voor jongeren, senioren, motorrijders, vrachtwagenchauffeurs, enzovoort).

Een belangrijke rol is weggelegd voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). De stichting werkt deels volgens haar oorspronkelijke principe *teach the teacher*. Daarnaast worden de laatste jaren steeds meer nieuwe initiatieven ontwikkeld waar VSV optreedt als directe aanbieder of als facilitator van opleidingen. Alle initiatieven passen in een verticale leerlijn: levenslang leren over verkeer en mobiliteit, van kleuter tot senior. Daarnaast dragen diverse andere actoren via gesubsidieerde projecten bij tot die solide basis, met onder meer de Motorcycle Action Group, OKRA, KWB, de Fietsersbond, Transport en Logistiek Vlaanderen, .... Daarmee geven we in zeer ruime mate invulling aan de aanbevelingen van de Staten-Generaal over educatie en sensibilisatie.

#### Realisaties 2011

#### ***Basisonderwijs***

In het basisonderwijs is verkeers- en mobiliteitseducatie intussen een vaste waarde, met onder meer verkeersbrevetten, spandoeken, sensibiliserende affiches en nieuwsbrieven. De VSV ontwikkelt voor elke eindterm VME praktijkgericht en geactualiseerd lesmateriaal. Uitgangspunt is het realiseren van de verticale leerlijn verkeer- en mobiliteitseducatie waarbij volgende acties aandachttrekkers zijn binnen een geheel van in elkaars verlengde liggende initiatieven

De VSV bundelde de nascholingen verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) voor het basisonderwijs onder de noemer Verkeer op School. Ze biedt 2 keer per schooljaar een reeks gratis praktijkgerichte nascholingsmomenten aan. Dat is onder meer het geval met het nieuwe lespakket Horen, zien en rijden, dat de nadruk legt op praktijklessen en -tests rond de ontwikkeling van motorische vaardigheden en verkeersvaardigheden in het kleuteronderwijs.

De VSV organiseerde op 26 mei 2011 voor het tweede jaar op rij de Grote Verkeerstoets. Op die dag kregen alle lagere scholen in Vlaanderen de kans om de kennis en vaardigheden van hun leerlingen uit het vijfde leerjaar te testen. Ik wil op die manier lagere scholen en ouders betrekken bij verkeerseducatie. Door het alsmat drukker verkeer moeten kinderen meer vaardigheden beheersen om zich veilig en zelfstandig in het verkeer te begeven. Als leerkracht of ouder krijg je door de toets een beeld van wat de kinderen al weten om goed en veilig te functioneren in het dagelijkse verkeer.

Maar liefst 1.017 klassen namen deel en meer dan 21.000 leerlingen uit het vijfde leerjaar legden de digitale toets af. 19.163 leerlingen (91,26 %) zijn geslaagd, wat betekent dat ze minstens 15 op 25 vragen correct beantwoordden. Gemiddeld scoorden de leerlingen 18,54 op 25. Vierennegentig leerlingen behaalden de maximumscore.

In 2009 startte het project Goed Gezien, een samenwerking tussen de Fietsersbond en Transport en Logistiek Vlaanderen, met een opleidingspakket voor het lager onderwijs. Het pakket bestond uit dodehoeklessen op school en provinciale nascholingen voor leerkrachten. In 2011 werd de educatieve dvd vernieuwd en kwam er een lessenspakket over de dodehoekproblematiek voor de studenten lerarenopleiding.

### ***Secundair onderwijs***

Het Educatief Actieplan VME vormt al enige tijd de rode draad in de samenwerking met het secundair onderwijs. Voor het begin van het schooljaar 2010-2011 paste de VSV het actieplan aan de gewijzigde vakoverschrijdende eindtermen aan. Secundaire scholen konden opnieuw gebruik maken van een periodiek aanbod aan lesfiches.

De secundaire scholen kregen inhoudelijke en financiële ondersteuning om VME in alle graden van het secundair onderwijs structureel in te bedden, zowel via de netgebonden pedagogische begeleiding (vzw SNPB) als via het SMS-project (Slimme Mobiele Scholen) van de VSV.

Voor het schooljaar 2010-2011 werd opnieuw een subsidie toegekend aan de vzw Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (SNPB). 8 begeleiders en 1 projectcoördinator begeleidde de secundaire scholen bij de uitvoering van het educatief actieplan VME. In het schooljaar 2010-2011 werd vooral gewerkt aan een schooloverstijgende begeleiding en het opzetten van netwerken rond de thematiek. Het SNPB bereikte 354 secundaire scholen in het schooljaar 2010-2011.

SMS is een nieuw mobiliteitsproject voor het secundair onderwijs. Het biedt secundaire scholen inhoudelijke en financiële ondersteuning om verkeers- en mobiliteitseducatie in alle graden op de agenda te zetten. Via een webapplicatie krijgen de scholen een duidelijk overzicht van alles wat er op de markt is op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie. Scholen die zich inschreven, konden een beroep doen op twee uur opstartbegeleiding en een uur evaluatiebegeleiding door een professionele SMS-begeleider, waarvoor ze maximum 180 euro subsidie kregen. Daarnaast konden de scholen maximum 1000 euro startsubsidie krijgen voor de aankoop van educatief materiaal en de organisatie van verkeers- en mobiliteitsinitiatieven op school. In totaal schreven 438 secundaire scholen zich in voor het SMS-project.

Secundaire scholen konden in het schooljaar 2010-2011 opnieuw rekenen op de financiële ondersteuning van het VSV-project Rijbewijs op School, dat voor het derde schooljaar op rij aan alle Vlaamse scholen werd aangeboden. Om de slaagcijfers in het BSO, DBSO en BuSO te verhogen, mochten alle scholen met een (D)BSO- en BuSO-richting gratis extra lessen theorie aanbieden. Ook de doelgroep is uitgebreid: naast de laatstejaars kunnen ook leerlingen deelnemen die geboren zijn in 1993 en die niet in het laatste jaar zitten. 787 scholen (meer dan 95 %) schreven zich in, goed voor ongeveer 45.800 leerlingen.

Al enkele jaren doorkruist de Mobibus Vlaanderen met een missie: jongeren veilig en duurzaam door het verkeer loodsen. De Mobibus is een mobiele tentoonstelling over verkeer en mobiliteit voor leerlingen van de tweede graad secundair onderwijs. Alleen gemeenten en politiezones kunnen de Mobibus reserveren. De bus richt zich sinds 2011 ook rechtstreeks tot de jongeren via de website [www.mobibus.be](http://www.mobibus.be).

Tijdens het schooljaar 2010-2011 bezocht de bus 19 Vlaamse gemeenten, met 69 scholen. In totaal bezochten 6.731 leerlingen de Mobibus. Dit schooljaar zal de bus 21 Vlaamse gemeenten met in totaal ongeveer 8.500 leerlingen bezoeken. De website telde in de periode van 1 april 2011 tot en met 16 september 2011 2.121 unieke bezoekers met 17.697 paginaweergaves. De bezoekers bleven gemiddeld 7 minuten op de site.

### ***Senioren***

Senioren vormen een groeiende groep in de samenleving. Uit de probleemanalyse van de verkeersveiligheid in Vlaanderen is gebleken dat 65-plussers minder dan andere leeftijdsgroepen gedood of zwaargewond geraken bij verkeersongevallen, maar dat komt vooral doordat ze zich minder vaak en minder ver verplaatsen dan personen uit andere leeftijdscategorieën. Uitgedrukt per afgelegde kilometer maken ze een beduidend hogere kans om gedood of gewond te raken bij een verkeersongeval. Daarom vormen zij een prioritaire doelgroep.

Met het project Ouderen en verkeersveiligheid bood vzw Okra een grote groep senioren de mogelijkheid om hun kennis over het verkeer op te frissen. Ze kregen tips en richtlijnen om hun gedrag aan te passen aan de nieuwe verkeersomstandigheden. De nadruk ligt op de problemen die ouderen ondervinden als zachte

weggebruiker en als autobestuurder. De cursus speelt in op de specifieke problematiek van ouder worden en de beperkingen die dat met zich brengt.

Ook de Fietsersbond richtte zich in 2011 tot senioren met een informatieve en sensibiliserende campagne en een educatief pakket met cursusdagen en infodagen. De focus lag op de rol van de senior als fietser in het verkeer.

Sinds 2005 organiseert de VSV met het project Mobiplus een opfriscursus verkeer en mobiliteit voor 55-plussers. Mobiplus wordt aangeboden aan gemeentebesturen als een kant-en-klaar opleidingspakket. De opleiding wordt georganiseerd door het gemeentebestuur, de praktische organisatie wordt verzorgd door de VSV en de lessen zelf worden gegeven door erkende rijsschoollesgevers. In 2010 organiseerden 31 verschillende gemeenten Mobiplus: goed voor 692 deelnemers.

In 2011 zijn gesprekken opgestart om uit te zoeken hoe Mobiplus (VSV) en Ouderen en verkeersveiligheid (Okra) organisatorisch en inhoudelijk kunnen worden geïntegreerd.

### ***Motorrijders***

Op 7 december 2010 organiseerde de VSV een rondetafel over veiligheid voor motorrijders met alle betrokken overheden en organisaties. De rondetafel leverde een reeks aanbevelingen op met het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen als leidraad. De aanbevelingen werden op 9 december 2010 bevestigd door het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. De beleidsaanbevelingen worden opgedeeld volgens de drie E's. Onder andere een duidelijke vraag naar vorming en de vraag om extra aandacht voor het Vademecum Motorrijdersvoorzieningen kwamen aan bod.

In juni 2011 hebben infosessies plaatsgehad over het Vademecum Motorrijdersvoorzieningen. Door de grote vraag is er nog een bijkomend infomoment gepland in het najaar 2011.

Sinds april 2009 bestaat een bijkomende motoropleiding Ready to Ride, die kennis, vaardigheden en attitude van de motorrijder opfrist. Informatie over de cursus staat op de website van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. In het najaar van 2011 zal een promotiecampagne de voortgezette motoropleiding opnieuw in de kijker zetten.

Eind 2010 werd een subsidie toegekend aan de vzw Motorcycle Action Group. Eind 2011 zal de MAG ongeveer 1000 motorrijders hebben bereikt. Op zaterdag 19 en zondag 20 maart organiseerde de MAG een opstartweekend. In de loop van 2011 bood de MAG de Vlaamse motorrijders heel het jaar door een gratis rijvaardigheidstest aan. Motorrijders met gebrekkige vaardigheden werden op deze manier geconfronteerd met hun tekortkomingen. Zij kregen het advies om hun rijcapaciteit te verbeteren door bv. het volgen van een bijkomende motoropleiding zoals Ready to Ride.

### ***Verkeersgetuigen***

In het schooljaar 2010-2011 organiseerden de provincies Limburg en West-Vlaanderen met financiële en inhoudelijke steun van de Vlaamse overheid het project verkeersgetuigen. Het project heeft tot doel om bij jongeren (16-18 jaar, derde graad van het secundair onderwijs) het bewustzijn over verkeersonveiligheid te verhogen. Verkeersslachtoffers bespreken met jongeren, in klasverband, het ongeval dat zij meemaakten en de blijvende gevolgen op hun leven. Het project maakt ongevallen bespreekbaar, wat vanuit preventief oogpunt essentieel is bij de vorming van een beter verkeersgedrag. De bijhorende handleiding zal aangepast worden aan de nieuwe vakoverschrijdende eindtermen in het secundair onderwijs.

### ***Project Breakbaar***

Het project Breakbaar richt zich tot vrienden van jonge verkeersslachtoffers. Het moedigt hen aan om een leuke activiteit te organiseren voor hun vriend(in) die gewond raakte in een verkeersongeval. Dat doorbreekt het sociaal isolement van verkeersslachtoffers en wijst jongeren op hun verantwoordelijkheden: preventief (veilig verkeersgedrag) en reactief (na een ongeval). Jongeren die aan het project meewerken, zullen ongetwijfeld nieuwe ervaringen en inzichten opdoen die kunnen leiden tot eigen gedragswijziging. Ze zijn ook gemotiveerder om leeftijdsgenoten te sensibiliseren.

In 2010 werd met de voorbereidende activiteiten gestart. Het project wordt in 2011 gerealiseerd. Breakbaar is uitgewerkt door vzw Rondpunt, die ijvert voor een goede opvang van alle verkeersslachtoffers in Vlaanderen. Het project heeft een website en werkte vijf sensibiliserende afleveringen uit die in het najaar 2011 op Acht TV worden uitgezonden.

### ***Diverse projecten***

Met het project *Afleiding* in het verkeer maakt de vzw *Responsible Young Drivers* jongeren bewust van de gevaren die het gebruik van gsm, smartphone of iPod in het verkeer meebrengen. De vzw werkt workshops uit voor tieners en organiseert een mediacampagne over de problematiek. De Vlaamse overheid subsidieert het project, dat ook kadert in een door de Europese Commissie (DG Mobility) goedgekeurde verkeersveiligheidscampagne.

Jongeren en beginnende bestuurders zijn in 2011 specifiek ondersteund via het KWB-Startpakket voor vrije begeleiders en de VSV-pakketten *Start to Drive* en *On the Road*.

De samenwerking met het *Levenslijn Kinderfonds* werd in 2011 voortgezet. De animatiereeks rond *Zeppe de zebra* en *Zikki de schildpad* werd uitgebreid met 2 nieuwe reeksen. In aanvulling op *Zeppe & Zikki* werd gestart met de ontwikkeling van een educatieve en sensibiliserende serie voor kleuters. Het is de bedoeling om nauw aan te sluiten op de belevingswereld van kleuters waardoor ze spelenderwijs een aantal basisregels van het verkeer leren. De figuurtjes krijgen een directe vertaling naar de leefwereld van de kleuters via een bordspel dat gratis aan alle kleuterscholen zal worden bezorgd.

Een derde pijler binnen de samenwerking met het *Levenslijn Kinderfonds* is een videogame voor jongeren van 12-14 jaar oud. Zoals het *Interdisciplinair Centrum voor Breedbandtechnologie (IBBT)* recent aantoonde, is het zinvol om games te gebruiken als onderwijsmiddel. Volgens het IBBT bereikt 80 % van de jongeren die een educatieve game hebben gespeeld, makkelijker de affectieve leerdoelen, zoals begrip en aandacht voor een bepaalde problematiek of gebeurtenis. De game zal in 2012 verder worden uitgewerkt.

Met het project *SAVE-charter* voor steden en gemeenten wil *Ouders van Verongelukte Kinderen* de steden en gemeenten betrekken bij haar streven naar meer verkeersveiligheid. Het charter bestaat uit 7 *SAVE*-doelstellingen voor een grotere veiligheid voor elke weggebruiker, en voor jongeren en kinderen in het bijzonder. Het volledige project bestaat uit een stappenproces dat de gemeenten moeten doorlopen. Het *SAVE*-label en -bord geeft een krachtig signaal naar de buitenwereld dat de gemeente effectief gemotiveerd is om een verkeersveilige gemeente te zijn.

De *Grote Verkeersquiz* van de VSV is een speelse manier om de kennis rond verkeer en mobiliteit te toetsen bij het grote publiek. De quizvragen rond verkeersveiligheid en mobiliteit werden een maand lang aangeboden op de website [www.degroteverkeersquiz.be](http://www.degroteverkeersquiz.be). Uit alle deelnames werden 70 winnaars geselecteerd die mochten deelnemen aan de finale in het Vlaams Parlement.

Het initiatief werd een groot succes: de site lokte 34.000 unieke bezoekers en de quiz werd meer dan 50.000 keer gespeeld. Mede door het succes van de eerste editie, en door de positieve reacties, wordt het initiatief in november en december 2011 herhaald. We mikken op 20% meer unieke bezoekers, dit zijn er ongeveer 40.000.

Met de *Grote Verkeersquiz* kunnen we tegelijk sensibiliseren. Weggebruikers leren nadenken over verkeer en mobiliteit, zonder dat ze het gevoel hebben ‘gedoceerd’ te worden. Beleidsrelevante data worden verzameld (bv. waar zitten er hiaten in de kennis van de gemiddelde Vlaming op vlak van verkeer en mobiliteit als mogelijke bron voor meer thema- of doelgroepgerichte acties). Het ruime publiek en meer mensen de weg vinden zo de weg naar opleidingen en verkeersprojecten. Bepaalde thema’s of initiatieven zoals bv. nieuwe verkeersregels worden op een “populaire” manier bij een ruimer publiek bekend gemaakt.

In het najaar van 2011 informeert AWV via de bordencampagne ‘Licht uit als het kan’ de weggebruikers over de nieuwe maatregelen inzake wegverlichting op autosnelwegen. Met het lichtplan, dat van start ging op 15 juli 2011, neemt de lichtvervuiling af en wordt er energie bespaard. De op- en uitritcomplexen worden net als de ringwegen omwille van de verkeersveiligheid ’s nachts permanent verlicht. Het is zinvol om aan de gewijzigde verkeersomstandigheden (met name minder verlichting) de nodige aandacht te besteden. Het kan bestuurders aanzetten tot een aangepast veilig verkeersgedrag.

### Te realiseren 2012

Voor 2012 voorzien we de ondersteuning van de verkeers- en mobiliteitseducatie door middel van educatieve en sensibiliserende projecten. Het principe van levenslang leren, waarbij alle leeftijden en welbepaalde doelgroepen worden aangesproken, blijft centraal staan. De activiteiten van de VSV worden op een breed publiek gericht. We blijven waar nodig en mogelijk, bijvoorbeeld met campagnes naar specifieke doelgroepen zoals de bedrijven en de vrachtwagensector.

Voor het VSV is een bedrag van 5.382.000 euro voorzien (op artikelnummer MB0/1MF-E-2-B/WT). Ook projecten in het kader van verkeersveiligheid staan op dit artikelnummer.

### **Scholen**

In 2012 wordt de Grote Verkeerstoets uitgebreid met een praktijktoets. Dat is een specifiek fietsexamen voor leerlingen van het zesde leerjaar dat rechtstreeks gelinkt is aan eindterm 6.13<sup>2</sup> voor het basisonderwijs. Het is een sluitstuk op de verkeersbrevetten van de VSV die in alle jaren van de kleuter- en lagere school kunnen worden behaald: een praktijkexamen in het echte verkeer voor het zesde leerjaar. De leerlingen die slagen in het praktijkexamen, ontvangen het brevet van superfietser. Voor de praktische organisatie doen scholen beroep op partners zoals preventiedienst, politiedienst, ouderraad, verkeersouders, ...

### **Vrachtwagens**

Het is belangrijk dat bedrijven een veiligheidscultuur uitdragen in hun organisatie. Het gaat bijvoorbeeld om defensief en ecologisch rijden, kwaliteit en veiligheid van het werk of gezonde werkomstandigheden. Samen met de transportsector wordt bekeken hoe een verkeersveiligheidscultuur bij transportbedrijven kan worden verankerd.

De VSV zal samen met alle betrokken partijen in de transportsector een Veiligheidscharter Vrachtverkeer ontwikkelen voor de transportbedrijven in Vlaanderen. De basis voor het charter is een onderzoeksrapport van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid. Het charter zal zowel op de bedrijven zelf als op de chauffeurs gericht zijn. Het is de bedoeling om op termijn een kwaliteitslabel te creëren voor bedrijven die inspanningen leveren om hun personeel en materieel zo veilig mogelijk op de baan te sturen.

Concreet zou het charter kunnen bestaan uit een vaste keuzelijst met een tiental werkpunten of actiedomeinen, die op maat kan worden aangevuld. Wettelijke verplichtingen komen niet in aanmerking. Die vormen immers de basisvereiste.

In 2011 wordt gestart met verkennende gesprekken bij werkgevers, werknemers en andere betrokkenen om het opzet en de uitwerking van het verkeersveiligheidscharter tijdens een rondetafel eind 2011 voor te stellen. Voor 2012 is het de ambitie om bedrijven te stimuleren hieraan te participeren en dit charter effectief te ondertekenen.

### **Lotgenotenvereniging en verkeersgetuigen**

Ook volgend jaar zullen we investeren in de ondersteuning van lotgenotenverenigingen van na(ast)bestaanden van verkeersslachtoffers. Daarbij zal worden onderzocht hoe de bestaande initiatieven beter op elkaar kunnen inspelen en geïntegreerd kunnen worden om de efficiëntie van heel dit aanbod te verhogen.

Verkeersgetuigenissen van verkeersslachtoffers bestaan op dit moment in de provincies Limburg en West-Vlaanderen. Er is een dvd en een handboek (Plots is alles anders) met kant-en-klare vragen en groepsoefeningen die een nabespreking in klasverband mogelijk maken. Beide projecten worden georganiseerd met financiële en inhoudelijke steun van het Departement MOW.

Naast de verkeersgetuigenprojecten in Limburg en West-Vlaanderen bestaat een zeer gedifferentieerd aanbod van verkeersgetuigenissen door nabestaanden. De vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK) en de lotgenotenvereniging Over-Hoop brengt getuigenissen in scholen, bij organisaties uit het middenveld en in socio-culturele verenigingen. Daarnaast zijn er ook individuele getuigenissen door veroorzakers en nabestaanden die niet verbonden zijn aan een lotgenotenvereniging.

---

<sup>2</sup> De leerlingen beschikken over voldoende reactiesnelheid, evenwichtsbehoud en gevoel voor coördinatie en ze kennen de verkeersregels voor fietsers en voetgangers, om zich zelfstandig en veilig te kunnen verplaatsen langs een voor hen vertrouwde route

De vzw Rondpunt krijgt een subsidie om in het schooljaar 2011-2012 de mogelijkheden te onderzoeken om alle activiteiten rond verkeersgetuigenissen te stroomlijnen en te omkaderen, die stroomlijning te realiseren en de kwaliteit van de verkeersgetuigenissen te bewaken en het bestaande aanbod uit te breiden.

### **Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag**

Om veilig verkeersgedrag te bevorderen, voert de Vlaamse overheid algemene en doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes. Ook handhaving blijft noodzakelijk. Op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens bepalen we waar we investeren in handhavingssystemen.

#### Realisaties 2011

##### ***Roodlicht- en snelheidscamera's***

De snelheids- en roodlichtcamera's langs Vlaamse gewestwegen vergroten de verkeersveiligheid door de toename van de objectieve en subjectieve pakkans. Van midden 2010 tot midden 2011 werden 5 nieuwe kruispunten uitgerust met roodlicht/snelheidscamera's en werden 26 snelheidscamera's buiten de kruispunten in dienst genomen.

We maakten een globale analyse en startten de diepteanalyse van de effectiviteit van de bestaande roodlicht- (RLC) en snelheidscamera's (SNC) in functie van de verkeersveiligheid. De globale analyse werd intern reeds uitgevoerd door het Departement MOW in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. De diepteanalyse wordt uitgevoerd door het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid.

Uit de globale evaluatie bleek dat het aantal ongevallen door de plaatsing van onbemande roodlicht- en snelheidscamera's tussen 2002 en 2010 met de helft is gedaald (49 %). Dat is fors meer dan globale daling van het aantal ongevallen in Vlaanderen met 11,5 %. Vooral de daling van het aantal zwaargewonden en doden is opmerkelijk. Waar onbemande camera's staan, daalt het aantal doden en zwaargewonden met maar liefst 77 %. Gemiddeld is er in Vlaanderen een daling van 23 %. Het aantal lichtgewonden neemt met 51 % af. De gemiddelde daling in Vlaanderen is 13 %.

De diepteanalyse van het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid moet in het najaar meer zicht geven op de factoren die het effect van onbemande camera's beïnvloeden. Daarmee kan dan rekening worden gehouden voor optimalisaties (herlocatie van een flitspaal) en toekomstige prioriteitstellingen.

Ook de aanvraagprocedure en het locatiebeleid van de flitspalen zijn nader geanalyseerd. Dat resulteerde in een nieuwe procedure tot aanvraag en selectie van de flitspalen. De belangrijkste wijzigingen:

- de betrokkenheid van de lokale politiezone en de lokale overheid van bij het begin van de procedure. Sinds 2011 dienen gemeentebesturen en politiediensten samen een online aanvraag in voor de plaatsing van een onbemande camera,
- het gebruik van de recentste ongevalcijfers,
- een verbetering van de interne communicatie, onder andere over nieuwe infrastructuurwerken die tijdens de aanvraagprocedure plaatsvinden.

De Task Force Handhaving werd uitgebreid met een vertegenwoordiger van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Er werd ook aandacht besteed aan een betere datatransfer tussen de handhavingssystemen, de verwerkingscentra van de politie en de rijstrooksignalisatie. De federale politie is bezig met na de aankoop het opzetten van de nodige software om de verwerking van de overtredingen op locaties met dynamische signalisatie mogelijk te maken.



### **Trajectcontrole**

De modelgoedkeuring voor de trajectcontrole in Gentbrugge (E17) is lopende. AWV doet al het mogelijke in samenwerking met de betrokken aannemer, onderaannemer en de federale overheidsdiensten om de trajectcontrole nog dit jaar in gebruik te kunnen nemen. In afwachting van de modelgoedkeuring lopen intern de voorbereidingen om bijkomende trajecten van trajectcontrole te voorzien.

### **Weigh in Motion (WIM)**

Weigh in Motion is een systeem om het gewicht van vrachtwagens te meten terwijl ze rijden, dus zonder dat ze moeten worden afgeleid naar een weegbrug. Vooral vrachtwagens die volgens WIM te zwaar beladen zijn, worden uit het verkeer gehaald en afgeleid naar een weegbrug. Dat is efficiënter: vrachtwagens die niet overladen zijn, hebben zo geen tijdverlies. WIM is bedoeld om het Aslastendecreet te handhaven, dat schade aan de weginfrastructuur door overbelading tegen moet gaan. Een overladen voertuig is ook gevaarlijker door zijn langere remafstand.

In 2011 werden de volgende prioritaire WIM-locaties in gebruik genomen:

- E17 ter hoogte van Kruishoutem richting Kortrijk,
- E17 ter hoogte van Deerlijk richting Gent.

### **Inhaalverbod, tussenaafstand en pechstrookrijden**

Op de volgende plaatsen zijn bijkomende systemen voor de controle op tussenaafstanden, inhaalverbod en pechstrookrijden gerealiseerd ter verbetering van de verkeersveiligheid:

- E19 ter hoogte van Schoten richting Nederland,
- E40 tussen Bertem en Sterrebeek in beide rijrichtingen,
- E17 ter hoogte van Deinze,
- E403 tussen het knooppunt met de A19 en Roeselare,
- E40 ter hoogte van Drongen.

### **Vrachtwagensluis**

Een vrachtwagensluis verhindert via elektronische controle dat vrachtwagens in straten rijden waar ze niet toegelaten zijn om alleen maar door te rijden (sluiproute). Dat verhoogt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpskern. De eerste vrachtwagensluis is geplaatst in Rieme. De definitieve ingebruikname vond plaats begin 2011.

#### Te realiseren 2012

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

Bij de opmaak van het handhavingsprogramma 2012 houden we rekening met de resultaten van de in 2011 uitgevoerde evaluaties van roodlicht- en snelheidscamera's. In de loop van 2012 zullen bijkomende WIM-systemen worden geïnstalleerd. Er komen ook bijkomende locaties voor de controle op tussenaafstanden.

Het systeem van de vrachtwagensluis wordt na 1 jaar werking geëvalueerd in overleg met gebruikers en lokale overheden. Er komt een technische evaluatie en er wordt nagegaan in welke mate de vrachtwagensluis de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid heeft verhoogd.

In 2012 wordt er een lijst opgesteld met potentiële nieuwe locaties voor trajectcontrole.

### **Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening**

Een verkeerssysteem bestaat niet alleen uit de zichtbare weginfrastructuur maar impliceert ook technologische vernieuwing, de uitbouw van een verkeersbordendatabank, dynamisch verkeersbeheer (zie boven) en de uitbouw van een vrachtroutenetwerk (zie onder).

## Realisaties 2011

### ***Veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur***

De realisaties om fietsen en stappen veiliger te maken, komen verder onder hoofdstuk 2 uitgebreid aan bod. Voor de veiligheid van de motorrijders zijn in 2011 extra beschermplanken of gekend als ‘vangplanken’ geplaatst op prioritaire locaties, met name vóór vangrails in de buitenkant van scherpe bochten, dicht bij de rand van de rijweg. Eind 2011 zullen alle vangplanken op prioritaire locaties geplaatst zijn.

Veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur is het resultaat van een kwaliteitsvol ontwerpproces. Daarom hebben we in 2011 heel wat aandacht besteed aan de omzetting van de Europese richtlijn 2008/96/EG over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

Het decreet van 17 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur neemt alleen de strikt noodzakelijke wettelijke bepalingen op. Overeenkomstig de richtlijn 2008/96/EG moet de Vlaamse Regering de verdere detaillering van die krachtlijnen uitwerken vóór 19 december 2011. Op die datum moeten ook de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsauditors vastliggen, net als de zogenaamde richtsnoeren. Een richtsnoer wordt gedefinieerd als ‘de bepaling van welke stappen moeten worden genomen en welke elementen in overweging moeten worden genomen bij de toepassing van de voorziene verkeersveiligheidsprocedures.’

In oktober 2011 verleende de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan een ontwerp van besluit dat de bevoegde instantie aanwijst voor elke verkeersveiligheidsprocedure uit het decreet en eenduidige criteria vastlegt waaraan de procedures minimaal moeten voldoen. Het besluit legt ook de richtsnoeren vast en verleent de minister een delegatie om te voorzien in de nodige modellen. Voor een goed begrip werd tegelijkertijd een ontwerp van ministerieel besluit opgesteld dat in deze en andere delegaties aan de minister voorziet. Tot slot voorziet het besluit in de opleidingscurricula en een regulerend kader voor de certificatie van verkeersveiligheidsauditors. De praktische organisatie en regelingen voor de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor worden opgedragen aan de minister.

Het principieel goedgekeurde besluit wordt nog voor advies voorgelegd aan de MORA en de Raad van State, met als doel een definitieve aanname vóór 19 december 2011.

### ***Spiegelafstelplaatsen***

In 2010 werd de opdracht toegewezen om over een periode van 2 jaar 20 nieuwe spiegelafstelplaatsen aan te leggen. In maart 2011 lanceerde de administratie een oproep via verschillende kanalen (Mobiël Vlaanderen, VVSG, transportfederaties, bedrijvenorganisaties, BIVV) naar bedrijven, gemeenten en politiezones.

Via de website [www.gewoongroter.be](http://www.gewoongroter.be) kunnen geïnteresseerde bedrijven en gemeenten hun kandidatuur indienen om een spiegelafstelplaats op hun terrein te laten inrichten. Kandidaten moeten zich sowieso engageren om de spiegelafstelplaats publiek toegankelijk te maken. Verdere criteria om de kandidatuur te aanvaarden zijn onder meer bereikbaarheid, het aantal vrachtwagens en het aantal bedrijven in de omgeving. Ook wordt rekening gehouden met een voldoende spreiding over Vlaanderen. Er is ook altijd eerst een plaatsbezoek. Zowel bedrijven uit de sector transport en logistiek als publieke partners gingen op de oproep in.

Eind september 2011 zijn, naast de 3 spiegelafstelplaatsen uit het proefproject in Wilrijk, Genk en Laakdal, bijkomende spiegelafstelplaatsen aangelegd in drie Vlaamse havens, aan de luchthaven Oostende, en in onder meer Zedelgem, Kalmthout, Waarloos, Overpelt, Lanaken en Menen. Een actueel overzicht is steeds op de website [www.gewoongroter.be](http://www.gewoongroter.be) terug te vinden.

Vanaf oktober 2011 wordt het bestaan en het gebruik van de spiegelafstelplaatsen bekendgemaakt via een ruime mediacampagne. Voor de vrachtwagensector is er een advertentie die de federaties kunnen gebruiken in hun vakbladen en ook een informatieve folder. Voor het grote publiek zijn er de borden langs de autosnelwegen en een aantal gewestwegen, en een radiospot. De federaties verlenen medewerking om een aantal vrachtwagens uit te rusten met zijstickers die wijzen op het gevaar van de dode hoek.

### ***Verkeersbordendatabank***

De inventarisatie van de verticale signalisatie op alle berijdbare wegen in Vlaanderen is in de zomer van 2011 afgerond. De digitale toepassing waarmee steden en gemeenten de signalisatie kunnen raadplegen en wijzigen, werd verder geoperationaliseerd. De toepassing werd in 2011 gebruiksvriendelijker en performanter gemaakt. Ze zal begin 2012 volledig web-based zijn, zodat alle wegbeheerders ze gemakkelijker kunnen gebruiken en vooral de data blijvend kunnen updaten. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkte in 2011 verder aan de integratie van de databank in de eigen werking.

Midden 2011 zijn gesprekken opgestart met de twee grootste digitale kaartenmakers om de data van de Verkeersbordendatabank te kunnen gebruiken voor de opmaak van hun kaarten (bv. in kaarten zoals die onder andere in gps'ën worden toegepast). In een eerste testfase wordt nagegaan welke data op welke manier voor de kaartenmakers integreerbaar en relevant zijn.

Ook zal de Verkeersbordendatabank een handig werkinstrument zijn, nu in het najaar van 2011 aan de hand van twee proefvakken de snelheidsregimes op de gewestwegen in Vlaanderen onder de loep worden genomen. Dat sluit aan op een onderzoek binnen het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid, met de volgende onderzoeksvragen.

- Kunnen snelheidsscenario's worden ontwikkeld om minder trajecten te krijgen waar er steeds wisselende snelheidszones zijn?
- Hoe kan het homogeniseren van snelheden bijdragen tot het verminderen van verkeersborden?

### ***Technologische vernieuwing***

Het Europees Parlement keurde op 6 juli 2010 definitief de Europese ITS-richtlijn goed voor de standaardisatie en interoperabiliteit van intelligente vervoerssystemen. De invoering van ITS in het wegvervoer is veel langzamer verlopen dan bij andere transportmodi. In uitvoering van de richtlijn worden tegen 2012 onder andere voor de volgende gebieden nadere specificaties uitgewerkt en vervolgens in wetgeving omgezet:

- data en procedures in functie van het aanreiken van minimale verkeersveiligheidsinformatie,
- een geharmoniseerd en interoperabel E-Call-systeem,
- informatie over veilige en beveiligde vrachtwagenparkings.

Te realiseren 2012

### ***Veilige en kwaliteitsvolle infrastructuur***

In het najaar van 2011 wordt het overleg met de koepels van de universitaire instellingen en hogescholen opgestart om het vastgestelde opleidingscurriculum verkeersveiligheidsauditor vorm te geven, zodat deze opleiding vanaf het academiejaar 2012-2013 als een postacademische vorming kan worden aangeboden.

Vanaf 2012 zal het Agentschap Wegen en Verkeer de procedures van het decreet en Besluit van de Vlaamse Regering omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur integreren in zijn bedrijfsprocessen. Zo zal het agentschap voor de wegen die deel uitmaken van het Trans-Europees netwerk de omgezette Europese regelgeving correct kunnen toepassen.

### ***Spiegelafstelplaatsen***

Verwacht wordt dat de media- en informatiecampagne nieuwe geïnteresseerden voor een spiegelafstelplaats zal opleveren. Zo nodig wordt de campagne aangevuld met een vernieuwde oproep bij gemeenten en bedrijven. Om een zo goed mogelijke ruimtelijke spreiding te garanderen, zal de administratie waar nodig zelf prospectie voeren. Vooral in Vlaams-Brabant en het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen kunnen nieuwe spiegelafstelplaatsen nog nuttig ingeplant worden, gelet op de huidige geografische spreiding.

### ***Verkeersbordendatabank en technologische vernieuwing***

Het is belangrijk dat de inventaris van verticale signalisatie actueel blijft. Daarom wordt in 2012 het beheer van de inventaris verder in de dagelijkse werking van AWV geïntegreerd. Ook de andere wegbeheerders worden aangespoord om hun gegevens continu te updaten. De waarde van de databank wordt voor een groot

deel bepaald door de accuraatheid en actualiteit van de data. De samenwerking met de kaartenmakers wordt verdergezet.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal samen met het Vlaams Verkeerscentrum een actieve bijdrage leveren aan het eMaPS-project via de DMWG (Digital Map Working Group). Dat project, gesubsidieerd door de Europese Commissie met een doorlooptijd van 18 maanden, bouwt verder op de resultaten van het Rosatte-project en heeft als doel het Rosatte implementatieplatform op te richten. Het draagt bij tot het verzamelen en beschikbaar stellen van weginformatie en het aanbieden van accurate openbare informatie voor digitale kaarten (actiepunten 1.2 en 1.3 van de ITS-richtlijn).

De bovenstaande 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 spiegelfastelplaatsen hebben binnen AWV een impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

### **Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader**

Sinds 1 januari 2008 is Vlaanderen bevoegd voor het toezicht op de aanvullende reglementen voor de politie over het wegverkeer. Die reglementen passen het algemeen verkeersreglement aan de plaatselijke omstandigheden aan. Het is belangrijk dat de kwaliteit van die aanvullende reglementen zo hoog mogelijk is. We ondersteunen de lokale overheden dan ook met advies en werken aan een ondersteunende tool om de opmaak van aanvullende reglementen te vergemakkelijken.

#### Realisaties 2011

In 2011 zullen, net als in de twee voorgaande jaren, een 2000-tal aanvullende reglementen zijn opgemaakt. De meeste daarvan komen van de lokale overheden en werden ter kennisgeving aan de Vlaamse overheid meegedeeld. 15 % heeft betrekking op gewestwegen en moet daarom ter goedkeuring worden voorgelegd.

Op jaarbasis heeft de Vlaamse overheid in 2011 ruim 600 adviezen verstrekt. Het gaat om ondersteuning aan de lokale overheden en politie over procedurele, vormelijke en inhoudelijke aspecten van aanvullende reglementen, maar ook om preadviezen voor de aanvullende reglementen over gewestwegen.

De ontwikkeling van de Interactieve Reglementengenerator (IRG), een ondersteunende tool voor de opmaak van aanvullende reglementen, werd voortgezet. De toepassing vertrekt van het verkeerstekken (uit de bordenbibliotheek van de Verkeersbordendatabank) dat de gebruiker wil plaatsen. Na selectie van het gewenste verkeerstekken, geeft de tool de mogelijke combinaties die met dat verkeerstekken gemaakt kunnen worden. Aan elke combinatie hangt een eigen unieke maatregel vast. Door de gewenste maatregel te kiezen, kan de gebruiker vervolgens de gewenste plaatsbepaling selecteren en eventuele opschriften invullen. Op basis van die invoer van de gebruiker geeft het IRG een volledig ingevuld artikel. De procedure wordt herhaald tot alle maatregelen in artikels zijn opgenomen. Zo kan men de aanpak die men op het terrein voor ogen heeft, correct in een ontwerp van aanvullend reglement weergeven.is

De huidige toepassing helpt dus in eerste instantie de wegbeheerder om de aanvullende reglementen snel en juridisch correct op te stellen. Tijdens de ontwikkeling werd regelmatig een testsessie opgezet met een gebruikersgroep. Begin juli 2011 is IRG in zijn huidige vorm in productie gegaan. De fase die nu volgt is er een van real life testen en verwerken van opmerkingen die daaruit voortkomen. De bedoeling is om de testfase tegen het jaareinde te kunnen afsluiten. De verzamelde opmerkingen worden dan verwerkt en waar nodig wordt het IRG aangepast aan eventuele tekortkomingen.

#### Te realiseren 2012

Na aanpassing van de IRG zal de digitale ondersteuningstool ter beschikking komen van alle steden en gemeenten. De streefdatum is voorjaar 2012. Ook zal worden nagegaan of en hoe de IRG bij het Agentschap Wegen en Verkeer kan worden gebruikt. Omdat de verkeersreglementering niet stilstaat, moet ook werk worden gemaakt van beheersmodules zodat de Vlaamse Overheid, als beheerder van de IRG, snel en eenvoudig wijzigingen kan aanbrengen. Alleen zo kan de IRG een volwaardige ondersteuning blijven bieden.

We schenken ook aandacht aan het verdere ontwikkeltraject voor de integratie met de Verkeersbordendatabank. Doorgedreven analyse en consultatie van de gebruikersgroepen zal uitmaken welke integratie de voorkeur geniet, mogelijk en haalbaar is.

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

### **Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid**

#### Realisaties 2011

#### ***Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken***

Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid loopt van 2007 tot en met 2011. Het staat in voor een belangrijk deel van het onderzoek ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid. Het meerjarenprogramma van het Steunpunt omvat de volgende hoofdthema's:

- een referentiedatabank voor onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen,
- infrastructuur, bereikbaarheid, innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit,
- evaluatiemethoden, risicobepaling, beleidsorganisatie en –monitoring,
- duurzame mobiliteit.

In 2011 werden de werkzaamheden van het Steunpunt geheroriënteerd op basis van de prioriteiten uit de beleidsnota 2009-2014. Bijzondere aandacht ging uit naar indicatoren voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan en naar de evaluatie van het effect van onbemande camera's op gewestwegen (diepteanalyse).

In het najaar van 2011 wordt gestart met een eerste wetenschappelijk onderbouwde evaluatie van het project 'wegwerken gevaarlijke punten' door het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid. Uiteraard kunnen enkel die punten, waarvoor voldoende ongevalgegevens beschikbaar zijn in de analyse worden meegenomen. Uitspraken op basis van dit onderzoek zullen, gelet op de in tijd nog relatief beperkte dataset, enkel op een algemeen niveau betrouwbaar zijn.

Conform het Steunpuntenbesluit werd in 2011 de werking van het Steunpunt geëvalueerd. Het Steunpunt zelf, beleidsactoren en stakeholders (beleidsrelevante evaluatie), en externe experts (wetenschappelijke evaluatie) werden bevraagd. Aangezien alle Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek eind 2011 aflopen, werd een algemene call gelanceerd voor nieuwe kandidaturen, ook voor het Steunpunt Verkeersveiligheid, om de onderzoeksactiviteiten voort te zetten. Binnen het thema verkeersveiligheid wordt vooral gefocust op de verdere integrale uitbouw van een beleidsrelevante ongevalanalyse.

#### ***Fietsongevallen***

In september 2011 vond het derde Fietscongres plaats dat de laatste ontwikkelingen op het vlak van het fietsbeleid in Vlaanderen presenteerde. Op dit Fietscongres werden de resultaten voorgesteld van het grootschalige onderzoek naar ongevallen met fietsers. Dit onderzoek in de politiezone Antwerpen kwam er op vraag van minister Crevits en in opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Het verkeersbureau Timenco voerde het uit. Meer dan 8100 recente fietsongevallen werden onderzocht. Het gaat om fietsongevallen tussen 2000 en 2010; zowel letselongevallen als ongevallen met louter stoffelijke schade. Bij de registratie werd gebruik gemaakt van gespecialiseerde software en informatie over de kenmerken van wegen en kruispunten werd gekoppeld aan de ongevalregistratie. Die gegevens bieden een duidelijk inzicht in de problematiek van fietsongevallen, in dit geval in een stedelijke omgeving. Tegelijkertijd zijn er de resultaten van een tweede onderzoek rond veilige fietsinfrastructuur van het Steunpunt Verkeersveiligheid.

#### ***Ander onderzoek***

Naast de onderzoeksactiviteiten in het kader van het Steunpunt gaat IMOB, na de reeds uitgevoerde nulmeting, verder met een studie naar de evaluatie van de effectiviteit van de snelheidscamera's langs de autosnelwegen. In Oost- en West-Vlaanderen loopt een multidisciplinair diepteonderzoek door het BIVV

naar verkeersongevallen tussen vrachtwagens en zwakke weggebruikers (“BLAC – BLind spot Accident Causation”).”

### ***Ongevalsdata***

In 2011 werden de problemen inzake dataverzameling, -verwerking en -analyse van verkeersongevallencijfers verder aangepakt. Zo werden contacten met de Algemene Directie Statistiek en Economische (FOD Economie) informatie en de politie verstevigd en vernauwd, met als finaal doel sneller en meer accurate cijfers te ontvangen. De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft de lokalisatie van de verkeersongevallen door de provincies overgenomen. Er wordt nauw op toegezien op dat gegevens over verkeersongevallen snel doorstromen en sneller worden klaargemaakt voor analyses en voor berekening van gevaarlijke punten. De vernieuwde en gemoderniseerde ongevallentool als verdere operationalisering van het Ongevallen-GIS kreeg een eerste uitwerking.

### ***Andere data***

Om tot een efficiënte dataverzameling te komen, ontwikkelt AWV een centraal datawarehouse. Met de opstart van het IIR-project (Inventarisatie, Inspectie en Rapportering van wegaanhorigheden) wordt alle relevante informatie van AWV met betrekking tot wegaanhorigheden structureel in kaart gebracht. Zo zal de informatie niet alleen beschikbaar zijn op de verschillende uitvoerende diensten van het agentschap, maar kan ze ook worden gebruikt bij de beleidsvoorbereiding, -opvolging en -evaluatie. Aangezien het project pas in het voorjaar van 2011 werd opgestart, zullen de eerste tastbare resultaten pas eind 2012 zichtbaar worden. (zie ook 2.1.1. Een goed onderhouden wegennet).

### **Te realiseren 2012**

In 2012 zal het nieuw aan te duiden Steunpunt Verkeersveiligheid de beleidsrelevante onderzoeksactiviteiten voortzetten. Het hoofddaccent ligt op de verdere integrale uitbouw van een ongevalanalyse met het oog op direct beleidsrelevante onderzoeksresultaten. Binnen het (meer)jaarlijkse onderzoeksprogramma zal ook structureel ruimte voorzien worden om ad hoc op actuele beleidsvragen inzake verkeersveiligheid te kunnen inspelen.

Het IIR-project wordt verder uitgewerkt en er komt een eerste rapportering. De beheersovereenkomst AWV 2011–2015 omvat daarover een extra engagement bij de operationele doelstelling van structureel onderhoud: ‘Onderhoud van de wegaanhorigheden: jaarlijkse rapportering van de reguliere (tweejaarlijkse) inspecties van de wegaanhorigheden’.

Om tot een betere dataverzameling, -verwerking en -analyse te komen van de verkeersongevallengegevens zal in 2012 verder worden genetwerkt om zoveel mogelijk duidelijke en werkbare afspraken te maken en samenwerking te bevorderen. Hiervoor worden de contacten met ADSEI, de privacycommissie, de federale en lokale politie geïntensifieerd.

De nieuwe ongevallentool wordt verder uitgewerkt om goede analyses (met zoveel mogelijk wegwerken van bestaande knelpunten en verhogen van de bruikbaarheid) te kunnen uitvoeren, met aandacht voor de koppeling met andere datalagen en bestanden. De lokalisatie van de ongevallen blijft een belangrijk aandachtspunt, aangezien momenteel nog te veel tijd verloren gaat met ‘na-lokalisatie’ van verkeersongevallen. De inhaalbeweging voor de lokalisatie van de verkeersongevallen wordt in 2012 voortgezet om ervoor te zorgen dat zo snel mogelijk na de beschikbaarheid van de verkeersongevalgegevens data-analyses voor het Vlaamse beleidsniveau kunnen worden gemaakt.

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

## **1.2 Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod**

### **1.2.1 De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen**

#### **Doorstroming**

##### Realisaties 2011

Speciale aandacht werd besteed aan de stiptheid en de doorstroming van de voertuigen van De Lijn, in het bijzonder bij omleidingen en verkeerscongestie. In 2011 deed de Task force Doorstroming een eerste aanzet om het doorstromingsprogramma 2011 om te vormen tot een rollend meerjarenprogramma, aanvullend op het jaarprogramma en het reserveprogramma. Dat is nodig omdat sommige projecten onvoorziene vertragingen of een lange doorlooptijd hebben door bijvoorbeeld onteigeningen, besprekingen met verschillende gemeentes of uitgestelde vergunningen. We streven er ook naar om ingrepen voor een betere doorstroming te combineren met andere investeringen. Zo worden de middelen efficiënt ingezet en blijft de verkeershinder beperkt.

De aanpak van doorstromingsknelpunten varieert van een beter gestructureerd omleidingsoverleg over circulatiewijzigingen en infrastructurele ingrepen, tot dynamische verkeersregeling, zoals verkeerslichtenbeïnvloeding. Daarbij wordt actief gezocht naar verkeersregelsystemen die zowel het openbaar vervoer als de overige verkeersdeelnemers tijdwinsten opleveren, zonder daarbij de verkeersveiligheid uit het oog te verliezen.

Het project Draadloze detectie (via KAR, korte afstandsradio) pakte het traject van de Kusttram aan. De aanpassing van alle kruispunten langs de kustlijn aan een draadloos verkeerslichtenbeïnvloedingssysteem werd in 2011 maximaal verdergezet, aan de hand van een timing die mee bepaald werd in functie van de uitrusting van de kusttrams.

Op de as Brussel–Leuven wordt het proefproject voor draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding voorbereid. Daarvoor zijn afspraken gemaakt met de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bestek is opgesteld en het project zal eind 2011 worden aanbesteed.

Draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding moet compatibel zijn met de boordcomputer van het voertuig. Het project werd dan ook opgenomen in het deel Boordcomputer van het project Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform (Retibo). Volgens de huidige timing zal het deel Boordcomputer eind 2013 volledig uitgerold zijn.

De Lijn deed voorts onderzoek om de kwaliteit van de planning te verhogen, op basis van realtime rijtijden.

##### Te realiseren 2012

Door projecten en projectvoorbereidingen in een meerjarenprogramma op te nemen, moet de realisatie voortaan vlotter gebeuren.

In 2012 zal het volledige traject van de kusttram klaar zijn voor de draadloze beïnvloeding van verkeerslichten. De nog resterende kruispunten worden met de nodige apparatuur uitgerust, evenals 45 tramvoertuigen (de 25 overblijvende kusttrams en 20 seizoensgebonden hermelijntrams). De omvorming van de kruispunten wordt, met het oog op de kostenefficiëntie, gecombineerd met de vervanging van gloeilampen door LED's.

Het KAR-project wordt verder uitgerold op een streekbuslijn (Leuven-Brussel). De verdere uitwerking en uitrol van de dynamische verkeerslichtenbeïnvloeding zal gebeuren aan de hand van de specificaties van de nieuwe boordcomputer. In de nabije toekomst zal de in het strategisch project Retibo voorziene boordcomputer immers het volledig beheer van het KAR-systeem op zich nemen. Alle gerelateerde gegevens zullen communiceren met de Backoffice en via een bijkomende zender doorgestuurd worden naar bijvoorbeeld een verkeerslicht of een slagboom.

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

Om de kwaliteit van haar service te blijven verzekeren, zorgt De Lijn ervoor dat de aangeboden dienstregeling wordt gerespecteerd. Daarom wordt het principe van de variabilisering van de rijtijden uitgerold op basis van gemonitorde realtime rijtijden (uit het verleden). De realtime-rijtijdgebaseerde planningsmethodiek wordt daartoe uitgerold.

In navolging van het programma 2011 zal door de Task Force doorstroming het rollend meerjaren doorstromingsprogramma jaarlijks bijgestuurd en goedgekeurd worden. Dit programma zal zowel infrastructurele (o.a. uitstulpende haltes, bussluizen, busbanen, ...) als software ingrepen (verkeerslichtenbeïnvloeding, verkeersregelsystemen,...) omvatten.

### **Een ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders**

De vier Belgische vervoermaatschappijen vormen hun ticketingsysteem om tot één eengemaakt systeem met chipkaarten, kaartlezers en boordcomputers op alle voertuigen (treinen, trams, bussen en metro). Die Mobib-kaart maakt het voor de openbaarvervoergebruikers veel eenvoudiger om zich duurzaam te verplaatsen. In eerste instantie zal de reiziger met de chipkaart kunnen reizen op de netten van De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Later kunnen daar ook andere mobiliteitsdiensten bij komen, zoals autodelen, fietsverhuur en randparkings, vervoer in het buitenland, ...

#### Realisaties 2011

In september 2010 werd de aanbestedingsprocedure opgestart voor de levering en indienststelling van een Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform (Retibo). In juni 2011 besliste de Vlaamse Regering om de opdracht toe te wijzen. Bij deze toewijzing wordt de timing zoals opgenomen in de beheersovereenkomst 2011-2015 gerespecteerd.

Vorbereidingen werden getroffen voor een eerste operationele test waarbij De Lijn in juli 2011<sup>de</sup> eerste Mobib-kaarten uitgaf om de interoperabiliteit van de kaart te testen.

In de tweede helft van 2011 worden scenario's van tariefintegratie onderzocht binnen het principiële akkoord tussen de Brusselse en Vlaamse minister van Mobiliteit.

#### Te realiseren 2012

In het najaar van 2011 zullen reizigers in Vlaams-Brabant bij wijze van test een chipkaart krijgen waarmee ze de bussen van De Lijn en het openbaar vervoer in Brussel kunnen gebruiken. Tegelijkertijd start De Lijn met de voorbereidingen voor een breder proefproject in Vlaams-Brabant dat gelanceerd wordt in het najaar van 2012. De abonnement- en kaarthouders schakelen gefaseerd over tegen 2013 zodat eind 2013 alle reizigersstromen van de vaste klanten worden geregistreerd. Biljetreizigers komen als laatste aan bod in 2014.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Z/IS.

### **Tariefbeleid bij De Lijn**

#### Realisaties 2011

Sinds 1 februari 2011 worden er geen Lijnkaarten meer verkocht op de bussen en trams, wat de stiptheid ten goede komt. Om haar tarievgamma te vereenvoudigen, schafte De Lijn een aantal onsuccesvolle tariefproducten af (bedrijfspas, Omnio 3 maand).



De mogelijkheid tot sms-ticketing werd uitgebreid naar verschillende telefoonoperatoren. De abonnementen kregen een indexaanpassing. De tarieven DBS4 (gratis netabonnement voor een bepaalde leeftijdscategorie) en de tarieven van de Lijnkaart VVK werden verhoogd.

#### Te realiseren 2012

De Lijn blijft streven naar meer tariefvereenvoudiging, wat de overgang naar de Mobib-kaart zal vergemakkelijken. Voorverkoop blijft het geprefereerde verkoopskanaal. Sms-ticketing zal verder gepromoot worden.

### **Dienstverlening aanpassen waar nodig**

Via het netmanagement wordt het openbaar stads- en streekvervoernet in Vlaanderen verder uitgebouwd in functie van de werkelijke verplaatsingsbehoeften. De logica van de verdere uitbouw van het net, zoals beschreven in het besluit Netmanagement bij het decreet Personenvervoer, gaat in hoofdzaak uit van:

- de vervoerspotentiëlen op de te realiseren verbindingen,
- een efficiënte verknoping, zowel binnen de eigen lijnen en met de NMBS, als met de overige verplaatsingsmodi (comodaliteit).

#### Realisaties 2011

Op basis van de permanente tevredenheidsonderzoeken formuleerde De Lijn quick wins, verbeterprojecten en strategische projecten om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen.

De beheersovereenkomst bevat specifieke indicatoren om jaarlijks de evolutie van de stiptheid eenvormig op te volgen. Speciale aandacht werd besteed aan de stiptheid en de doorstroming van de voertuigen van De Lijn, in het bijzonder bij omleidingen en verkeerscongestie.

Op basis van realtime rijtijden onderzocht De Lijn hoe de kwaliteit van de planning kan worden verbeterd. Een variabilisering van de rijtijden blijkt noodzakelijk op die baanvakken waar de doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer in de praktijk niet kunnen worden weggewerkt aan de hand van circulatiewijzigingen, dynamische verkeersregelingen of een infrastructurele ingreep.

Een bijkomend aandachtspunt is dat voertuigen van De Lijn tijdens bepaalde ritten en op bepaalde baanvakken overbezet rijden, gezien de stijgende bezettingscijfers. De vloot van De Lijn werd in 2011 uitgebreid met 39 gelede bussen.

#### Te realiseren 2012

Waar mogelijk tekent De Lijn een netwerk van lijnen uit om tot een volledig dekkende verknoping in het Vlaamse mobiliteitslandschap te komen. De Lijn doet bijkomende investeringen om de netwerken van De Lijn en de NMBS optimaal op elkaar af te stemmen, zowel qua planning als qua uitvoering op het terrein. Voor de reizigers vormen beide vervoernetten immers een integraal onderdeel van hun vervoersketen. Ritten met capaciteitsproblemen worden sneller gedetecteerd en geredieerd.

Ter verhoging van de capaciteitsuitbreiding is de levering van 13 gelede trams voorzien

In 2012 wordt bovendien de aanbesteding afgerond van 88 nieuwe trams voor Antwerpen en Gent waaronder – met het oog op het beantwoorden aan de capaciteitbehoefte - voor het eerst in de geschiedenis van De Lijn een aantal extra lange trams (ca. 44m). De financiering gebeurt via klassieke financiering.

Eveneens in 2012 wordt door De Lijn de aanbesteding voorbereid voor een contingent nieuwe bussen, dit met het oog op de verjonging van de busvloot. Van het contingent nieuwe bussen zal een nog nader te bepalen aantal diesel-elektrische hybride bussen deel uitmaken. De budgettaire impact van deze aanbesteding dient zowel qua timing als financieringswijze nog verder te worden onderzocht en gespecificeerd.

Investeringen op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MBO/IME-E-5-Z/IS.

## Leerlingenvervoer

### Realisaties 2011

Op 9 februari 2011 werd een protocol ondertekend door Minister Smet en mij waarbij afspraken gemaakt werden om tot een samenwerkingsakkoord te komen tussen het Departement Onderwijs en De Lijn. De samenwerking tussen De Lijn en het beleidsdomein Onderwijs en Vorming werd in 2011 bezegeld met een samenwerkingsovereenkomst die de gezamenlijke overlegstructuren en de wederzijdse uitwisseling van relevante data bepaalt.

### Te realiseren 2012

De toenemende vraag naar vervoer voor het buitengewoon onderwijs vormt een uitdaging. De geautomatiseerde uitwisseling van relevante data wordt voorbereid en uitgerold. Het leerlingenvervoer wordt binnen de nieuwe samenwerkingsovereenkomst verder gecoördineerd door De Lijn. Dit moet door de nieuwe samenwerkingsovereenkomst resulteren in een hogere efficiëntie en een aangepaste en meer kwaliteitsvolle dienstverlening.

## Betere communicatie met de klant

### Realisaties 2011

De Lijn investeert in reizigersinformatie, een kritische succesfactor in de tevredenheidsonderzoeken. Door in te spelen op de veranderende informatiebehoeften, wil De Lijn de klantvriendelijkheid van haar communicatie verhogen en de globale reiservaring van haar klanten verbeteren.

Zo wordt er meer en meer gebruik gemaakt van nieuwe technologische opportuniteiten.

- Voor de statische informatie wordt meer reizigersinformatie op maat geboden, zowel op het voertuig als aan de halte (dienstregeling, omleidingen, enzovoort).
- Voor de realtime informatie wil De Lijn inzetten op innovatieve informatie-, routing-, navigatie-, waarschuwing- en adviessystemen, aangeboden aan de halte, op het voertuig en via het web/mobiel internet.

### *Website*

De website van De Lijn is permanent in ontwikkeling. Tijdens de eerste 5 maanden van 2011 steeg het aantal bezoekers met 31,34 % tegenover dezelfde periode in 2010. In 2011 werden de volgende verbeteracties gerealiseerd:

- meertaligheid site de Kusttram,
- optimalisatie van het bestaande online klantenreactieformulier,
- lancering van een nieuw online formulier voor het aanvragen van een attest, bijvoorbeeld voor vertragingen.

### *Reizigers Informatie Systeem (RISE)*

Het strategisch project RISE wil inspelen op de veranderende reizigersbehoeften inzake informatie. RISE doet een beroep op nieuwe technologieën op het vlak van datauitwisseling en toepassingen.

RISE zal het aanbod van De Lijn met behulp van innovatieve informatie-, routerings-, navigatie-, waarschuwings- en adviessystemen nog toegankelijker maken voor de reiziger. Dankzij het project zal De Lijn verder evolueren van een statische informatieaanbieder naar een adviserende realtime informatieverstrekker.

Binnen het Strategisch Project RISE werden de volgende realisaties opgeleverd.

- De plug-in routeplanner voor externe websites werd volledig uitgerold en wordt actief aangeboden aan vervoersgeneratoren uit de overheids-, social profit- en privé-sector. Momenteel werden meer dan 600 plug-in routeplanners aangeleverd. Maandelijks worden via dit kanaal zo'n 16.000 reisadviezen aangeleverd aan de bezoekers van de websites.

- Op 1 februari 2011 ging een elektronische nieuwsbrief met omleidingsinformatie in heel Vlaanderen van start. Momenteel zijn er al meer dan 15.000 abonnees.
- Er is een mobiele versie van de routeplanner op iPhone ontwikkeld, en een mobiele website. Beide worden nu getest en werden in september 2011 gelanceerd.
- De haltes en statische dienstregelingen van De Lijn zullen vanaf het najaar 2011 op Google Maps consulteerbaar zijn. De gebruiker zal een reisadvies kunnen opvragen: te voet, met het openbaar vervoer of met de wagen, zowel op de pc als via de smartphone.
- De RISE-initiatieven worden gebundeld op de website [www.mijnlijn.be](http://www.mijnlijn.be). Daar krijgen de bezoekers een gebruiksvriendelijk overzicht van alle reisinformatie en kunnen ze makkelijk naar de mobiele apps en de website navigeren.
- Vanaf najaar 2011 zullen bezoekers van de website [www.delijn.be](http://www.delijn.be) de doorkomsttijden van hun tram of bus kunnen consulteren, verrijkt met realtime informatie. Op de site kan de bezoeker een halte en een lijn kiezen, waarna een online equivalent van het realtime haltebord verschijnt. Dat gebeurt via een webadres dat in een latere fase aan de halte kan worden doorgeseind, bijvoorbeeld via een scanbare QR-code. Daardoor zullen smartphones makkelijk realtime informatie kunnen tonen.
- Realtime informatie aan de hoofdhalttes: medio 2011 waren 147 halteborden in dienst.
- Rise-toepassingen worden met sociale media gelinkt, om zo reisinformatie of interessante weetjes te delen met anderen.
- De Lijn stelt haar reisdata (haltes, doorkomsten, lijnen, enzovoort) op eenvoudig verzoek ter beschikking van derden. Er zal actief worden gezocht naar partijen die de digitale reizigersinformatie tot bij (potentiële) klanten kunnen brengen. Uitgangspunt bij het delen van de informatie is dat De Lijn ze 'as is' aanbiedt, waarbij de derde partij zelf instaat voor eventuele conversies.
- De dienstregelingen aan de haltes krijgen een nieuwe, duidelijkere lay-out. Dat is al voor 96 % van de haltes gebeurd. De laatste haltes wachten nog op uitbreiding van de beschikbare ruimte in de infokasten.
- De vernieuwde halteborden zijn al aan 75 % van alle haltes aangebracht. Tegen eind 2011 hebben alle haltes nieuwe borden gekregen, behalve in enkele regio's waar aanpassingen aan het netwerk gepland zijn.
- Tegen september van 2011 zullen alle schuilhuisjes van De Lijn voorzien zijn van haltenamen op de voor- en zijkant.
- Alle entiteiten zijn voorzien van nieuwe tijdelijk haltepalen en dragers voor duidelijke en eenvormige omleidingsberichten. Een softwaretool voor de opmaak van die omleidingsberichten en duidelijke plannetjes, zal tegen het najaar volledig operationeel zijn.
- De Lijn bestudeert momenteel de mogelijkheden om de informatievoorziening op de voertuigen te verbeteren, door gebruik te maken van bijvoorbeeld LED-balken op de voertuigen (halte aankondiging) of door bijkomende TFT-schermen te installeren.

### ***Contactcenter De LijnInfo***

Het contactcenter van De Lijn vervult in de communicatie naar de klant een eerstelijns sleutelfunctie.

- In een proefproject handelen de voorlichters van De LijnInfo sedert 3 mei 2011 alle mail- en online vragen af voor de entiteit West-Vlaanderen. Dat leidt tot een betere interne werking en snellere antwoorden. Bij een positieve evaluatie wordt het project uitgebreid naar de andere entiteiten.
- Een test uit 2010 waarbij het telefoonnummer van de dienst abonnementen van Vlaams-Brabant tijdens de piekperiode augustus–september tijdelijk werd doorgeschakeld naar De LijnInfo, werd bestendig en uitgebreid naar de entiteiten Oost- en West-Vlaanderen. Uit de test bleek dat slechts 20 % van de oproepen moest worden doorgeschakeld naar de dienst abonnementen van Vlaams-Brabant. Alle andere vragen betroffen algemene informatie over abonnementen en werden door het contactcenter zelf afgehandeld. Daardoor had de dienst abonnementen van Vlaams-Brabant meer tijd voor haar kerntaak.

### Te realiseren 2012

Speciale aandacht zal uitgaan naar reizigersinformatie vóór de start van de verplaatsing (op het moment dat de verplaatsingsbehoefte zich stelt) en actuele informatie bij verstoring van de dienstregeling. Er komt een mobiele applicatie voor bepaalde mobiele platformen die een routeplanner combineert met realtime informatie. Voor de belbuscentrale zullen de openingsuren en de reserveringsvoorwaarden worden geharmoniseerd. De kwaliteit van de telefonische dienstverlening wordt gemonitord.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MBO/IME-E-5-Z/IS.

## 1.2.2 De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

### Een hogere kostendekkingsgraad

De Lijn streeft naar efficiëntieverhoging in de algemene werking. Zij hanteert het principe van het zuinig beheer, stimuleert kostenbewustzijn bij al haar medewerkers en zoekt actief naar efficiëntiewinsten in haar interne processen. Dat alles loopt als een rode draad doorheen de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en De Lijn.

De sleutelementen voor efficiëntiewinsten bij De Lijn, zijn:

- het vraaggestuurde karakter van het openbaar vervoer, weliswaar binnen het regelgevend kader van het netmanagement (inclusief basismobiliteit), dat wordt ingevuld op basis van aantoonbaar potentieel of voldoende bezettingsgraad,
- De optimale planning van de inzet van exploitatiemiddelen en personeel om het aantal lege kilometers en dode uren te beperken.

Ten behoeve van deze netwerkevaluaties is elke entiteit van De Lijn opgedeeld in een aantal evaluatiegebieden, die alle zowel stedelijke als niet-stedelijke gebieden bevatten. In elke evaluatiegebied wordt minstens één maal in de doorlooptijd van de beheersovereenkomst een gebiedsevaluatie doorgevoerd. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de entiteitsoverschrijdende afstemming binnen gebieden die desgevallend door meer dan een entiteit worden beheerd.

Vanuit de gebiedsevaluaties (en de methodieken van o.a. potentieelonderzoek) motiveert De Lijn haar voorstellen in het kader van de prioriteiten voor netmanagement (Acties B1, B5, B6, 11a) (Resolutie 18). Deze gebiedsevaluaties worden op regelmatige basis uitgevoerd en passen altijd in het kader van het mobiliteitsconvenant (procesmatig, in samenspraak met alle betrokken partners).

De Lijn investeert in de doorstroming van het openbaar vervoer, door eigen maatregelen en door samenwerking met de wegbeheerders. Ze streeft een kostenbesparing en -beheersing na door efficiëntiewinsten op onderbezette lijnen (aanpassing van de exploitatie).

In afwachting van accurate bezettingsgegevens via smart card-registratie, wordt een reguliere lijn als onderbezet beschouwd als het jaargemiddelde van 8 reizigers per rit niet wordt gehaald. In dat geval voert De Lijn onderzoek uit naar het gebruik van de lijn en de meest efficiënte exploitatiewijze. Waar mogelijk en goedkoper worden belbussen ingezet op onderbezette lijnen, en worden taxi's ingezet om onderbezette belbussen te vervangen. De Lijn werkt hiervoor in 2011 een globaal plan uit, in overleg met de vakorganisaties, exploitanten en de taxisector.

De Lijn optimaliseert haar planning van de inzet van voertuigen en personeel, met respect voor de sociale wetgeving en de CAO-afspraken. Voor de planningsoptimalisatie wordt ook de software gemoderniseerd. Noodzakelijke beheersgegevens worden structureel gemonitord, in kaart gebracht en zowel intern als extern (indien mogelijk) vergeleken.

De Lijn zal tegen eind 2013 een accuraat en betrouwbaar registratiesysteem hebben. Met dat nieuwe systeem zal een nulmeting van het aantal reizigers worden gemaakt.

Een aantal strategische acties voor efficiëntieverhoging zijn:

- nog meer focussen op het vraaggerichte karakter van het aanbod,
- samen met de wegbeheerders de doorstroming van het openbaar vervoer stelselmatig verbeteren,
- de interne doorstroming verbeteren,
- werken met variabilisering van de rijtijden,
- de tevredenheid van de klanten permanent monitoren en er consequent op inspelen,
- de opbrengsten optimaliseren door doelgroepgerichte campagnes, derdebetalersystemen en een verhoging van de klantenloyauteit.

De methodiek van de gebiedsevaluaties wordt gehanteerd als instrument voor het netmanagement: het bestaande net wordt zo getoetst op efficiëntie.

In iedere provincie zijn gebiedsevaluaties lopende, zoals opgenomen in de beheersovereenkomst 2011 - 2015 van De Lijn:

- Provincie Antwerpen: Noorden van Antwerpen/ Kempen
- Provincie Oost-Vlaanderen: Dender & Vlaamse Ardennen
- Provincie Vlaams-Brabant: Regio Dilbeek
- Provincie Limburg: Regio West-Limburg
- Provincie West-Vlaanderen: Regio Roeselare - Ieper

De beheersovereenkomst 2011-2015 bevat indicatoren om de evolutie van de kostendekkingsgraad op de voet te volgen. Ze zijn gebaseerd op de indicatoren voor vergelijkbare regio's uit de internationale benchmarkstudie Openbaar Vervoer die VITO en PriceWaterhouseCoopers in oktober 2009 maakten in opdracht van het Departement MOW.

Zoals in de beheersovereenkomst opgenomen legt De Lijn in 2011 een strategisch plan voor met verschillende scenario's die een groeipad aangeven voor de kostendekkingsgraad, met een minimum jaarlijks groeipad van gemiddeld 0,5 %. Voor elke maatregel worden duidelijk de effecten aangegeven op de verschillende doelstellingen in de beheersovereenkomst.

#### Te realiseren 2012

Er zullen keuzes gemaakt worden in functie van de resultaten van het in 2011 uitgewerkt strategisch plan.

Mogelijke maatregelen aan de inkomstzijde zijn onder meer prijsdifferentiatie.

Aan de kant van het verhogen van de kostenefficiëntie zullen volgende gebiedsevaluaties gestart worden:

- Provincie Antwerpen: corridor Oost Mechelen
- Provincie Oost-Vlaanderen: Regio Waasland
- Provincie Vlaams-Brabant: Regio Grimbergen
- Provincie Limburg: Regio Oost-Limburg
- Provincie West-Vlaanderen: Regio Oostende – Westkust

### **Marketingacties evalueren**

Uit een imago-onderzoek uit 2008 blijkt dat De Lijn reizigers kan winnen als het bedrijf een warmer en menselijker imago zou krijgen. Daarvoor zijn verscheidene acties opgezet.

Om meer mensen te overtuigen om te kiezen voor bus of tram, laat De Lijn de Vlamingen op gerichte tijdstippen proeven van een ritje via trial- en thema-acties. Uit verkoopsgegevens blijkt dat er voor jongeren

twee belangrijke momenten zijn: de overgang van de lagere naar de middelbare school (12/13 jaar) en rond de leeftijd van 18 jaar.

#### Realisaties 2011

De marketingacties van De Lijn zijn specifiek gericht op de volgende doelstellingen.

- Werken aan een relevanter imago. Verschillende onderzoeken tonen aan dat de tv-imagospots uit 2009 heel goed hebben gescoord en hun doel hebben bereikt. De imagocampagne van 2009 werd herhaald in de lente van 2010. Onderzoek wees echter uit dat er nood was nieuwe spots in 2011. De Lijn bedacht nieuwe imagospots die na onderzoek werden geproduceerd en vanaf het voorjaar op tv kwamen.
- Met de actie Centrupas-Parkeren trachtte De Lijn mensen ervan te overtuigen om de bus of tram te nemen om naar de stad te gaan. Parkeerplaats vinden in de stad is immers niet altijd evident.
- Via een aangepast lessenpakket voor de derde graad van het lager onderwijs maakt De Lijn kinderen vertrouwd met alle aspecten van de bus en tram. Er werd onderzocht hoe ouders van 11- en 12-jarigen moeten worden aangesproken om hen te overtuigen hun kinderen met de bus en tram naar school te laten gaan. Op basis van dat onderzoek verstuurde De Lijn in mei een mailing met als thema Laat uw kinderen op tijd los. De zomerfestivals zijn dan weer een uitgelezen moment om jongeren (18+) te bereiken. De meerderheid neemt immers de speciale pendelbussen naar de festivals.

#### Te realiseren 2012

De evaluatie van de marketingacties werd opgenomen in de beheersovereenkomst 2011-2015. Als blijkt dat bepaalde acties niet het gewenste resultaat opleveren, worden ze bijgestuurd of stopgezet.

In het najaar van 2011 wordt een tweede golf van de imagocampagne gepland. Er komen ook nieuwe milieu-, oudejaarsnacht- en jongerencampagnes (gericht op 18-plussers). Geplande thematische marketingacties zijn er rond het woon-werkverkeer en de derdebetalersystemen.

### **1.2.3 Een veiliger openbaarvervoeraanbod in Vlaanderen**

Ondermeer op basis van adequate ongevalgegevens (van ongevallen waarbij De Lijn betrokken is) bouwt het agentschap haar eigen verkeersveiligheidsplan. Om het aantal ongevallen terug te dringen, investeert De Lijn ook in bijkomende opleidingen vakbekwaamheid voor haar chauffeurs. Eveneens in het kader van de verkeersveiligheid voert De Lijn een opleidingsbeleid dat ertoe leidt dat het aantal verkeersovertredingen door haar chauffeurs zo sterk mogelijk beperkt.

#### Realisaties 2011:

In 2011 is de Stuurgroep Verkeersveiligheidsplan De Lijn opgestart. In deze Stuurgroep zetelen, naast de directie van De Lijn, vertegenwoordigers van de drie vakbonden, de FBAA en het kabinet van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.

#### Te realiseren 2012:

De Stuurgroep verklaarde zich akkoord met het opstellen van een geïntegreerd Verkeersveiligheidsplan zoals voorzien in de beheersovereenkomst 2011 – 2015 tussen de Vlaamse regering en De Lijn. In functie daarvan zullen vijf werkgroepen worden samengeroepen, met als opdracht een ontwerp van actieplan voor te leggen op volgende domeinen:

- data assessment en risico-analyse,
- de menselijke factor:
  - opleiding, opvolging, sensibilisering,... (intern en extern),
  - ondersteuning, begeleiding en handhaving,... (intern en extern)
- de voertuigtechnologie
- de technologie van de wegenis.

Aan de activiteiten van elk van deze werkgroepen zullen naast de experts van De Lijn ook door de vakorganisaties en door de FBAA aangeduide experts deelnemen. Waar relevant kunnen ook externe deskundigen worden uitgenodigd. Het departement BMV cel verkeersveiligheid zal gezien hun expertise ook deelnemen aan de relevante werkgroepen. Het project wordt binnen De Lijn getrokken door de directeur – generaal en de directie Onderzoek.

De projectaanpak gebeurt met respect voor de rol die de klassieke overlegorganen te vervullen hebben. In 2012 zal het actieplan van het verkeersveiligheidsplan De Lijn op basis van deze principes geconcretiseerd worden.

#### 1.2.4 Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele

##### **Betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap**

###### Realisaties 2011

Voor de aanleg van openbaarvervoerhaltes stelde De Lijn standaardisatienota's op (busstationgids, bushaltesgids), waarin de criteria voor toegankelijkheid integraal (perron en halteomgeving) zijn opgenomen.

De bestekken voor de levering van bussen en trams voldoen al enkele jaren aan een aantal specifieke toegankelijkheidseisen: lagevloermaterieel, oprijplaat, opstelplaats voor rolstoel, verankeringsysteem voor de rolstoelgebruiker, knielstand bij bussen, duidelijke markeringen, duidelijke bel- en noodknoppen. De beheersovereenkomst 2011-2015 beschrijft een groeitraject om het rollend materieel verder toegankelijk te maken.

Het aantal haltes dat beantwoordt aan de toegankelijkheidsnormen is beperkt. De Lijn zet wegbeheerders (de lokale besturen en AWW) er onder meer binnen het mobiliteitsconvenant toe aan om dat aantal te verhogen. Ze doet hetzelfde voor een betere toegankelijkheid van de halteomgeving conform het DOD-principe (Doorgang – Oppervlakte – Drempelloos). Ook tegenover andere actoren, zoals ziekenhuizen, rusthuizen en luchthavens, speelt De Lijn een sensibiliserende rol. Momenteel wordt een informatiepakket uitgewerkt voor onder meer gemeentebesturen en de wegenbouwsector.

De Lijn maakt haar informatie toegankelijker. Ze verkreeg het AnySurfer-label voor haar website [www.delijn.be](http://www.delijn.be) en realiseerde een tool die de gewijzigde reisweg bij omleidingen visualiseert. Omleidingsberichten aan de haltes zijn gestandaardiseerd, wat de herkenbaarheid voor de reiziger verhoogt.

###### Te realiseren 2012

Waar nodig actualiseert De Lijn de standaardisatienota's rond toegankelijkheid in samenspraak met alle relevante actoren. Ze communiceert die actualisering via diverse kanalen naar de belanghebbenden.

De Lijn blijft de wegbeheerders ertoe aanzetten om de halteplaatsen bij elke (her)aanleg toegankelijk te maken. Voor haltes op de gemeentewegen zijn de huidige tussenkomsten via het convenantbeleid beperkt. Daarom worden andere sturende maatregelen onderzocht. Op korte termijn wordt een prioriteitenstelling opgemaakt op basis van de concrete gebruikersvraag. De inventarisatie van de toegankelijke haltes wordt verder gesynchroniseerd.

Het wagenpark van De Lijn wordt toegankelijker gemaakt volgens het groeitraject in de beheersovereenkomst 2011-2015. De Lijn maakt verder werk van de toegankelijkheid van haar informatie, onder meer door audiovisuele aankondigingen op de voertuigen zelf (volgende halte informatie). De Lijn verbetert de toegankelijkheid van haar communicatiekanalen, zoals brochures, de website, of aankondigingen.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben bij De Lijn een impact op het artikelnummer MBO/IME-E-5-Z/IS. Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/IME-E-2-Z/IS.

### **Garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobiele**

Het belangrijkste probleem bij het huidige vervoeraanbod voor personen met beperkte mobiliteit is het versnipperde en niet-gebiedsdekkend karakter. Er zijn grote verschillen op het vlak van aanbod, kostprijs, service, uurregeling, enzovoort. Het is de bedoeling om het aanbod uit te breiden en efficiënter te maken. Ook de dienstverlening dient geoptimaliseerd te worden. Het toegankelijk vervoeraanbod vormt een belangrijke voorwaarde om een gelijkwaardige deelname aan het maatschappelijk leven als basisrecht voor iedereen mogelijk te maken.

#### Realisaties 2011

##### ***Diensten Aangepast Vervoer***

Om het vervoer van personen met beperkte mobiliteit te organiseren heeft de Vlaamse Regering beslist de uitoefening van deze taak toe te voegen aan het beleidsdomein Mobiliteit. De subsidiëring van de bestaande 14 Diensten Aangepast Vervoer (individueel vervoer voor rolstoelgebruikers met aangepaste busjes) werd vanaf 1 januari 2011 overgedragen van Gelijke Kansen naar het beleidsdomein Mobiliteit.

De subsidies aan de diensten Aangepast Vervoer (DAV's) die in het verleden toegekend werden door Gelijke kansen, werden in 2011 voor de eerste keer toegekend door het beleidsdomein Mobiliteit.

Om subsidies te kunnen toekennen in 2012 wordt een nieuwe reglementaire basis uitgewerkt.

De Lijn bestendigde haar samenwerking met verschillende aanbieders van aangepast vervoer en DAV's om de vervoersgarantie voor minder mobiele mensen te behouden en waar mogelijk uit te breiden. Voorbeelden zijn de samenwerking met de minder-mobielencentrale in Gent, de samenwerking met de Antwerpse Provinciale Taxi Unie (APTU) en het proefproject Mol-Leopoldsburg Limburg. Ook de belbuswerking biedt rolstoelgebruikers een vervoersgarantie van halte tot halte.

##### ***Samenwerking met belanghebbenden***

In het laatste kwartaal van 2010 organiseerde De Lijn bij wijze van klankbord een aantal overlegmomenten met belanghebbenden over toegankelijkheid. Namen onder meer deel: de bond Trein Tram Bus, de Vlaamse Ouderenraad, het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer. De vergaderingen werden positief onthaald en het initiatief wordt bestendigd.

##### ***Proefprojecten***

De Lijn rondde haar deelname aan het Europese project Mediate af. Mediate staat voor Methodology for Describing the Accessibility of Transport in Europe. Het project ontwikkelde onder meer een zelfevaluatiemethode die De Lijn, samen met de belanghebbenden, als piloot toepaste.

De Lijn participeerde met succes aan een proefproject rond Blue Assist (Blue Screen Phone), een project van vzw Ithaka waarbij mensen met een verstandelijke beperking ook op andere trajecten (naast hun vaste, getrainde trajecten) meer mobiliteit ter beschikking hebben. Het succes van het proefproject deed De Lijn besluiten om verder mee te werken aan de uitrol in Vlaanderen in het najaar van 2011.



Te realiseren 2012***Diensten Aangepast Vervoer***

In het kader van de dienstverlening aangepast vervoer wordt binnen het nieuwe reglementair subsidiekader extra ondersteuning voorzien om de dienstverlening op het terrein daadwerkelijk uit te breiden.

***Samenwerking met belanghebbenden***

De klankbordgroep met de toonaangevende belangengroepen wordt verder geïnstitutionaliseerd. In samenwerking met belangengroepen en andere partners zijn informatiepakketten uitgewerkt rond het gebruik van het openbaar vervoer, specifiek voor minder mobiele mensen.

In uitvoering van het Vlaams Actieplan Armoedebestrijding 2010-2014 worden ondersteunende maatregelen en vormingsinitiatieven onderzocht op maat van mensen in armoede.

***Proefprojecten***

Voor Blue Assist participeert De Lijn actief aan de verdere uitrol van het project in Vlaanderen. De Lijn blijft openstaan voor andere proefprojecten.

Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Z/IS.

**Complementair, gebiedsdekkend toegankelijk vervoer door Diensten  
Aangepast Vervoer, taxi's, verhuurvoertuigen met bestuurder en  
(gedeeltelijk) Mindermobielencentrales**

Realisaties 2011***Organisatie van een complementair, gebiedsdekkend toegankelijk vervoer in Vlaanderen***

Het bestek inzake de organisatie van toegankelijk vervoer werd uitgewerkt en toegewezen (Businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd toegankelijk vervoersysteem in Vlaanderen).

Dit bestek bestaat uit volgende onderdelen: een statistische analyse, een onderzoek naar de noden van de personen met een mobiliteitsbeperking door middel van actieonderzoek, een bestuurlijke en een financiële analyse en de voorbereiding van de implementatie van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer en het gebiedsdekkend en complementair vervoersysteem.

De opdrachthouder is gestart met de marktstudie en de bestuurlijke analyse.

De ontwikkeling van een sturende digitale databank aangepast vervoer in Vlaanderen vormt een eerste stap in de informatieverschaffing naar de gebruiker zodat de gebruiker beter (digitaal) geleid kan worden naar de meest aangewezen vervoeraanbieder.

Te realiseren 2012

Voor de financiering van mobiliteit van personen met een handicap volgens het nieuwe reglementaire kader zijn hiervoor middelen voorzien in begrotingsartikel MBO/1MF-E-2-A/WT (1.721.000 euro).

***Organisatie van het complementair, gebiedsdekkend toegankelijk vervoer***

Het bestek inzake het businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd toegankelijk vervoersysteem in Vlaanderen wordt verder uitgevoerd en meer specifiek:

- beëindigen van de marktstudie en bestuurlijke analyse;
- operationeel onderzoek m.b.t. de mobiliteitscentrales;
- opmaak van een plan voor de opstart van het toegankelijk vervoersysteem met name de mobiliteitscentrale(s) en het gegarandeerde en facultatieve vervoer.
- opmaak en financieringsplan voor startplan, plan “kruissnelheid” en “zeer lange termijn”

***Voorbereiding regelgeving toegankelijk vervoersysteem***

De decretale basis inzake toegankelijk vervoersysteem mobiliteitscentrales en het gegarandeerde en facultatieve vervoer wordt voorbereid.

### ***Proefprojecten aangepast vervoer***

Het proefproject in Vlaams-Brabant wordt verder uitgewerkt via het concept toegankelijk vervoersysteem door invulling te geven aan de mobiliteitscentrale en het aanbieden van gegarandeerd vervoer voor een geselecteerde groep van personen met beperkte mobiliteit en uitvoering van het facultatieve vervoer door DAV's of vrijwilligers (Mindermobielencentrales).

### ***Gemeenschappelijk aan De Lijn en het gebiedsdekkend complementair toegankelijk vervoersysteem***

We onderzoeken een mogelijk afstemming en integratie van het vervoer van personen met beperkte mobiliteit van De Lijn en het facultatieve en gegarandeerde vervoer door middel van een unieke mobiliteitscentrale.

Hiervoor zijn middelen voorzien in begrotingsartikel MB0/IMF-E-2-A/WT.

De Centaurus-databank wordt aan de databank Toegankelijk vervoer gekoppeld.

## **1.2.5 Een afgestemd spooraanbod**

### **Naar een beter overleg**

Vlaanderen heeft nood aan een eigen spoorstrategie. Die wordt ontwikkeld binnen de stuurgroep Ontwikkelen van een Vlaams strategisch spoorbeleid. Daarnaast werkte het Departement MOW een overlegstructuur met de NMBS-groep uit om de prioritaire spoorprojecten voor Vlaanderen aan te kaarten en op te volgen. Die overlegstructuur omvat 3 niveaus:

- een ambtelijk topeverleg tussen de topambtenaren van de NMBS-groep en van het beleidsdomein MOW. De topambtenaren van Infrabel en van het Departement MOW bespreken de realisatie van de spoorweginfrastructuur ter ontsluiting van de Vlaamse economische poorten en de realisatie van het GEN,
- een stuurgroep Ontwikkelen van een Vlaams Strategisch Spoorbeleid. Die stuurgroep komt periodiek samen onder voorzitterschap van de secretaris-generaal van het Departement MOW. De stuurgroep voert overleg over strategische kwesties van algemeen belang (onder meer mobiliteitsbeleid, verkeersafwikkeling, trafiekprognoses, investeringsbeleid en meerjaren-programma's, grote infrastructuurprojecten) en bereidt de Vlaamse spoorstrategie voor,
- technische werkgroepen, die in opdracht van de stuurgroep aspecten van het spoorbeleid nader onderzoeken en behandelen. De technische werkgroepen rapporteren aan de stuurgroep.

In overleg met de betrokkenen zullen we nagaan wie best initiatief neemt voor elk van de acties. De Vlaamse overheid is in elk geval bereid om haar expertise ter beschikking te stellen waar deze relevant. Zo kan Vlaanderen bij het opzetten van een neutrale instantie voor het spoor bijvoorbeeld de expertise over de werking van Promotie Binnenvaart Vlaanderen inbrengen. De Vlaamse overheid zal ook zelf initiatieven nemen, waarbij de betrokken federale instanties zullen geraadpleegd worden. Dit is ondermeer het geval voor de acties die kaderen binnen Flanders Logistics zoals het inzetten op bundelen van goederenstromen, het onderzoeken van mogelijke consolidatiepunten, de actie rond banen en vaardigheden,...

Voor de aspecten die binnen de bevoegdheid vallen van de verschillende geledingen van de NMBS groep of van de federale overheidsdiensten, kan uiteraard beroep gedaan worden op ondersteuning vanuit Vlaanderen.

### **Streekgebonden personenvervoer per spoor**

De aanwezigheid van spoorinfrastructuur draagt bij tot de goede bereikbaarheid van Vlaanderen en is een reëel instrument in het mobiliteitsbeleid, zowel voor personen als voor goederen. Het beleid inzake spoorwegen is dus niet los te zien van het hele mobiliteitsbeleid, met inbegrip van het haven- en

luchthavenbeleid. Er is ook een nauwe band met het stads- en streekvervoer, dat in zekere mate complementair is.

In het netmanagement van het geregeld vervoer in Vlaanderen speelt het spoor dus een belangrijke rol. Er zijn ook belangrijke raakvlakken tussen de spoorwegen en andere Vlaamse beleidsdomeinen, zoals economie, ruimtelijke ordening en leefmilieu.

#### Realisaties 2011

Wat de strategie voor het reizigersvervoer betreft, zijn in 2011 op de eerste plaats de voor Vlaanderen prioritaire spoorprojecten gedefinieerd, zodat die mee kunnen worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-groep. Een speerpuntfunctie is weggelegd voor de ontwikkeling van de stationsomgevingen. De lopende projecten (Mechelen, Gent Sint-Pieters, Kortrijk, enzovoort) zijn actief begeleid.

#### Te realiseren 2012

In 2012 ontwikkelt de Vlaamse overheid een Vlaamse spoorstrategie met doorkijk naar 2040. Deze Vlaamse spoorstrategie zal als basis kunnen dienen voor het advies op het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep dat tegen 31 januari 2012 door de holding moet worden voorgelegd aan de federale minister, bevoegd voor de overheidsbedrijven, waarna de besprekingen op federaal niveau zullen starten.

Vlaanderen dient dus klaar te zijn met haar strategie wanneer de onderhandelingen aangevat worden. Hiervoor zal dus tegen het einde van dit jaar aan de respectievelijke adviesraden de visienota spoorstrategie voorgelegd worden voor bespreking.

Bijkomend moet worden geïnvesteerd in de afstemming tussen de netwerken van De Lijn en de NMBS, op het vlak van planning (afstemming van de dienstregelingen als gezamenlijk project) en uitvoering (in de mate van het mogelijke actie nemen bij vertragingen). Beide netten maken voor de reizigers een integraal onderdeel uit van hun verplaatsingsketen.

### **Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer**

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.

Met de tweede spoorontsluiting van Antwerpse haven verbetert de multimodale ontsluiting van de haven en verhoogt de capaciteit voor het goederenvervoer per spoor. Op 2 december 2010 startte een studie bureau, in opdracht van Infrabel, met de opmaak van een plan-MER en van een MKBA. Het plan-MER wordt afgestemd op de plan-MER-procedures voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst (Economisch Netwerk Alberkanaal - ENA) en de E313.

Het plan-MER houdt maximaal rekening met de toekomstige uitvoering van de A102, die in het RSV geselecteerd is als te ontwerpen hoofdweg. Bij de inname van de reservatiestrook door het spoor zal voldoende ruimte worden gevrijwaard om de aanleg van de A102 niet te hypothekeren. In de loop van januari 2012 zal de kennisgevingsnota met het oog op de publieke consultatie over voormeld plan-MER ter inzage worden gelegd.

De realisatie van de IJzeren Rijn verdient onze blijvende aandacht. Ik zal hiertoe op de verschillende fora blijven aandringen op de realisatie ervan. De Belgische federale minister voor Overheidsbedrijven en de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu hebben aan hun administraties de opdracht gegeven om tegen 1 november 2011 een ontwerp van Memorandum of Understanding op te stellen. Dat bepaalt onder meer de verdeling tussen beide landen van de kosten op Nederlands grondgebied en de planning van de realisatie van het project.

Voor de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge is de plan-MER-procedure opgestart voor de uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de haven Brugge-Zeebrugge, met inbegrip van de aanpassing aan de weginfrastructuur. De realisatie van de Bocht Ter Doest liep een beperkte vertraging op,

net als de realisatie van het derde spoor tussen Brugge en Dudzele. De indienststelling van dat laatste spoortraject is nu voorzien voor juni 2015. Ook de realisatie van het derde en het vierde spoor tussen Gent en Brugge liep vertraging op. De volledige indienststelling van het spoortraject is volgens de planning van Infrabel nu voorzien voor eind 2016.

### **1.3 Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa**

#### **1.3.1 Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren**

Conform de Mededeling van de VR van maart 2010 werd de structuur van Flanders Logistics uitgebouwd op vier logistieke pijlers:

- Flanders Land Logistics FLL
- Flanders Port Area FPA
- Flanders Air Transport Network FAN
- Flanders Inland Shipping Network FISN

Vanuit deze 4 pijlers werden verschillende acties ontwikkeld. Flanders Logistics, en zijn pijlers, is het forum waar de logistieke actoren elkaar ontmoeten en constructief samenwerken. Er wordt samengewerkt tussen de overheid, de academische wereld en de privésector, en tussen de verschillende overheden onderling. De samenwerking is stevig verankerd in de structuur van Flanders Logistics.

Binnen de Vlaamse overheid zijn verschillende beleidsdomeinen cruciaal om de logistieke sector vlot te laten draaien, met onder meer:

- het beleidsdomein Economie, Wetenschap en Innovatie, dat innovatief onderzoek naar nieuwe logistieke concepten stimuleert, de databestanden beheert met beschikbare logistieke terreinen,
- het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie, dat de uitbouw van een duurzame maatschappij stimuleert en probeert harde en zachte kanten van de economie te verzoenen,
- het beleidsdomein Onderwijs en Vorming, dat jongeren informeert over de logistieke carrièremogelijkheden
- het beleidsdomein RWO dat voorziet in een ruimte planning voor Vlaanderen op lange termijn op het vlak van logistiek.

Ook met de federale overheidsdiensten wordt een vlotte samenwerking nagestreefd. Voor een goed draaiende logistieke sector is een samenspel tussen alle betrokken beleidsdomeinen nodig.

Binnen Flanders Logistics werken ook privéspelers mee aan pilootprojecten op het terrein. De betrokken overheden moeten bij het ontwikkelen van hun visie weten wat de knelpunten op het terrein zijn en wat realistische mogelijkheden zijn op de werkvloer. Zij hebben privépartners nodig om de wetenschappelijk gedragen ideeën die door de kennisinstellingen ontwikkeld worden, in de praktijk uit te testen. Deelname van privéspelers aan de verschillende pijlers van Flanders Logistics wordt dan ook als zeer verrijkend ervaren

Voor de horizontale thema's Communicatie & Draagvlak en Onderwijs en Arbeidsmarkt werd het kader uitgezet en de concrete acties zullen worden uitgewerkt eind 2011- begin 2012.

De middelen hiervoor zijn te vinden op artikelnummer MBU/3MC-E-2-Z/PR.

### **Logistieke ketens optimaliseren, o.m. via bundeling en clustering**

#### Realisaties 2011

Flanders Logistics heeft een functiebeschrijving en een profiel opgemaakt voor twee Flanders Logistics-consulenten en voor twee medewerkers van het Flanders Logistics-loket. Op basis van die functiebeschrijving zijn talrijke gesprekken gevoerd met de verschillende logistieke sectorverenigingen om

te bekijken hoe we door samenwerking de Flanders Logistics-consulenten zo efficiënt mogelijk hun rol kunnen laten spelen.

De opdracht van de Flanders Logistics-consulent (FL-consulent) bestaat erin om proactief middelgrote ondernemingen modusneutraal te informeren, sensibiliseren en begeleiden bij hun logistieke activiteiten. Ze bekijken samen met het bedrijf de mogelijkheden rond o.m. comodaliteit, groene logistiek, bundeling van goederenstromen, samenlading en optimalisatie van transportbewegingen in de tijd. Het Flanders Logistics-loket ondersteunt de FL-consulenten en biedt de bedrijven een loket waar ze een antwoord krijgen op vragen over logistieke optimalisatiemogelijkheden en eventueel worden doorverwezen naar de FL-consulenten.

De FL-consulenten krijgen een zogenoemd 'rugzakje' ter beschikking met verschillende instrumenten en relevante, actuele informatie om bedrijven te benaderen en te overtuigen van de mogelijkheden tot optimalisatie. Zo werd een simulatiemodel goederenstromen ontwikkeld dat de voordelen aantoonde van verschuivingen in de tijd van transportbewegingen. Met dat model kunnen bedrijven voor hun eigen specifieke situatie berekenen hoe ze hun goederenstromen kunnen verbeteren.

Binnen de samenwerking tussen Unizo, VOKA en de waterwegbeheerders blijven transportdeskundigen informatie verstrekken aan ondernemingen, hun goederenstromen analyseren en de mogelijkheden voor bundeling en comodaliteit nagaan. Het doel is om de inzetbaarheid en het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer te verhogen. In 2011 werden op dit vlak een aantal concrete resultaten geboekt. In totaal bezocht de transportdeskundige tot op heden 612 bedrijven. Het gerealiseerde vervoer te water wordt geraamd op 128.400.000 tonkm. De gerealiseerde modal shift wordt geraamd op 23.000.000 tonkm.

#### Te realiseren 2012

Momenteel worden de laatste afspraken gemaakt tussen de logistieke belangenverenigingen om de Flanders Logistics-consulenten te ondersteunen in hun werking. Daarna kan de oproep tot werving gelanceerd worden. De kosten voor de aanwerving van de consulenten en medewerkers zijn voorzien op het artikel MBU/3MG-E-2-G/WT van het Vlaams Infrastructuurfonds. Voorts zal een communicatieactie worden opgestart om het doel en de opzet van de consulenten duidelijk te maken, en de positionering tegenover bestaande initiatieven.

. Ook worden de werkinstrumenten van de FL-consulenten verder uitgebreid. De lijst met goedepraktijkvoorbeelden wordt verder aangevuld, en de Roadmap Groene Logistiek (ontwikkeld door het Steunpunt Goederenstromen) wordt momenteel reeds herwerkt naar een brochure en een website.

De transportdeskundigen gaan via bedrijfsbezoeken na waar een bundeling en clustering van goederenstromen met behulp van de binnenvaart mogelijk is. In overleg met de bouwsector wordt de meerwaarde nagegaan van de waterweg en de binnenvaart voor de delfstoffenwinning en productie van bouwmaterialen.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

### **Comodaliteit**

Comodaliteit wordt beschouwd als één van de oplossingen voor bedrijfsinterne logistieke problemen en negatieve maatschappelijke effecten van een te eenzijdig modusgebruik. De Flanders Logistics-consulenten verschaffen modusneutrale informatie over de verschillende transportmogelijkheden en tonen hoe alternatieve modi tot efficiëntiewinsten kunnen leiden (zie hierboven). Ook de Vlaamse promotiebureaus Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen en de marktprospectoren van W&Z en DS zetten hierop in, net als de verschillende provinciale marktprospectoren. Zo stimuleren we bedrijven om hun goederenstromen te herbekijken.

Ook samenlading kan tot een efficiënter vervoer leiden, met heel wat bedrijfseconomische en maatschappelijke positieve effecten. Ook hier ligt een taak voor de Flanders Logistics-consulenten. De POM's (Provinciale Ontwikkelingsmaatschappijen) investeren in onderzoek naar de mogelijkheden tot het

bundelen van goederenstromen. Best practices die daaruit resulteren, worden meegenomen als input voor de logistieke consultants.

De verknoping van de netwerken van de verschillende modi is erg belangrijk om tot een geïntegreerde logistieke keten te komen. Havengebieden en watergebonden bedrijventerreinen spelen daarin een cruciale rol. Hun mogelijkheden worden volop ontplooid, bijvoorbeeld via het innovatief project Beverdonk en het PPS-kaaimurenprogramma.

### **Lange Zware Voertuigen (LZV's)**

#### Realisaties 2011

In 2011 hebben we verder onderzocht hoe een beperkte praktijkproef met LZV's gedurende twee jaar kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt een aantal LZV's op een beperkt aantal routes toegelaten. Dat biedt de mogelijkheid om de effecten van LZV's op onder andere het verkeer te onderzoeken. De Europese wetgeving laat dergelijke proeven toe in lidstaten op voorwaarde dat ze de commissie ervan op de hoogte brengen.

De transportsector heeft eerder een aantal trajectvoorstellen gedaan. Hierop werd een screeningsmethode uitgetest. Aan de MORA werden deze methode en de resultaten ervan voor advies voorgelegd. Een voorontwerp van regelgevend kader, dat met dit advies rekening houdt, is in volle voorbereiding. Dat zal een algemeen netwerk met toegestane hoofdroutes bepalen en de selectiecriteria voor de voor- en natrajecten formuleren.

#### Te realiseren 2012

Het proefproject kan van start gaan als de aanwezigheid van LZV's op de wegen zowel op Vlaams als op federaal niveau juridisch sluitend toegelaten wordt. De ingediende trajecten zullen volgens het ontwerp van regelgevend kader aan de hand van de selectiecriteria (garanderen verkeersveiligheid, voorkomen van ongewenste reverse modal shift) worden beoordeeld en vergund voor een periode van 2 jaar

Een opvolgingscommissie zal de verschillende effecten (objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, economische haalbaarheid, vermijden reverse modal shift) in kaart brengen en aanbevelingen geven. Die aanbevelingen zijn een gefundeerde insteek voor de discussie binnen Europa en kunnen leiden tot een voortzetting/uitbreiding/stopzetting van de proef.

### **Vrachtroutenetwerk**

Vrachtwagens rijden zich vast in dorpskernen of te nauwe straten. Het principe van functionaliteit en homogeniteit van het wegennet moet ervoor zorgen dat de goederenstromen zoveel mogelijk worden afgewikkeld op wegen die daar goed voor uitgerust zijn. Voor het vrachtverkeer gaat het in het bijzonder om autosnelwegen en primaire wegen. Met het vrachtroutenetwerk wil de Vlaamse overheid naast de toegelaten ook de gewenste routes opbouwen en inrichten.

Bewegwijzering zal een van de facetten zijn van deze inrichting. Deze zal dan in de verkeersbordendatabank terechtkomen. Maar ook nu reeds bevat de verkeersbordendatabank nuttige basisinformatie voor vrachtwagenspecifieke routing (hoogtebeperkingen, breedtebeperkingen, toegangsbeperkingen, ...). De Vlaamse overheid zal met de digitale kaartenmakers nagaan hoe deze data kan worden gebruikt (zie ook hoger).

Voor het studiegedeelte wordt gebruikt gemaakt van het artikelnummer MBU/3MF-E-2-D/WT.

#### Realisaties 2011

Naar analogie van het in Limburg uitgewerkte ontwerp voor een vrachtroutenetwerk is nu ook voor de rest van Vlaanderen een bovenlokaal raamwerk uitgetekend, met de bekende en gewenste vrachtroutes en de bekende knelpunten. Om een duidelijker beeld te krijgen van de knelpunten op lokaal niveau werden steden en gemeenten bevraagd. De enquête had een zeer hoge responsgraad. Het bovenlokaal raamwerk moet de basis vormen voor een verdere detaillering op regioniveau.

In september 2011 is voor deze verdere regionale detaillering een dienstenopdracht uitgeschreven. Het bestek vraagt om voor vijf typeregio's het bovenlokaalraamwerk verder te detailleren naar het regionale niveau in een door overleg gedragen proces. Ook moet die oefening vertaald worden in een bewegwijzeringsmodel en terugkoppeld worden naar het bovenlokaal raamwerk. Verwacht wordt dat eind 2011 nog een gunning mogelijk is om dan van start te gaan met de vijf typeregio's en de overige regio's te laten volgen.

#### Te realiseren in 2012

Het bovenlokaal raamwerk wordt, regio per regio verder gedetailleerd. Overleg is hierbij belangrijk om diverse actoren zoals wegbeheerders, steden en gemeenten, provincies, transportsector, VOKA, POM, ... inspraak te geven en tot een gedragen geheel te komen.

Per regio zal er ook een bewegwijzeringsmodel beschikbaar komen dat door het Agentschap Wegen en Verkeer, voor wat betreft de gewestwegen, zal worden opgenomen in het algemene bewegwijzeringsbeleid.

Ook worden de mogelijkheden nagegaan om het vrachtrouten netwerk als informatieve laag te laten doorstromen naar de digitale kaartenmakers.

### **Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie**

#### Realisaties 2011

Het Piekproject is momenteel in zijn eindfase. Het project onderzoekt hoe stillere laad- en losoperaties in stedelijke omgevingen de hinder voor omwonenden kunnen beperken. Zo kunnen levertijden eventueel worden uitgebreid zonder bijkomende overlast voor de buurt.

In september 2010 werd een rondetafel georganiseerd met en over de fietskoeriers. De resultaten van deze rondetafel, samen met bijkomend onderzoek, dienden als basis voor de beleidspaper 'Kunnen fietskoeriers een rol spelen in de Vlaamse logistieke sector'.

Aan de steden Brugge, Gent en Mechelen werd gevraagd om een studie mee te ondersteunen over de mogelijkheden van binnenvaart voor de bevoorrading van en in de stad.

#### Te realiseren 2012

Op basis van de aanbevelingen in het eindrapport van het Piekproject, zal worden beslist hoe de stedelijke beleving vlotter kan. In samenwerking met de VVSG wordt bekeken of een Roadmap Stedelijke Distributie nuttig kan zijn voor de Vlaamse steden en gemeenten om de stedelijke distributie te optimaliseren. Die roadmap wordt opgesteld op basis van de verzamelde goedepraktijkvoorbeelden en innovatieve concepten inzake stedelijke distributie. In dezelfde context worden de mogelijkheden afgetoetst van een geïntegreerd kader voor stedelijke distributie in Vlaanderen.

Vanuit de beleidspaper "Knelpunten en opportuniteiten met betrekking tot de optimalisatie van de fijnmazige distributie" worden beleidsaanbevelingen gedaan om concrete initiatieven te ontwikkelen in kader van de fietskoeriers.

De studie rond milieuzones wordt verwerkt tot een concreet voorstel van aanpak.

In 2012 willen de waterwegbeheerders in minimaal één Vlaamse stad een terreinstudie realiseren over de mogelijkheden van stedelijke distributie via kleine binnenvaartschepen.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

### **Promotie van de scheepvaart, shortsea shipping en estuaire vaart**

Het vergt een continue inspanning om te werken aan de mental shift waarbij bedrijven de mogelijkheden van goederenvervoer over water altijd en van bij het begin van de projecten overwegen. We moeten de mogelijkheden van binnenvaart en short sea shipping blijven bekendmaken. Daarom zetten de waterwegbeheerders, samen met Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV), Promotie Shortsea Vlaanderen en het bedrijfsleven, de inspanningen voort op het vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing.

#### Realisaties 2011

We blijven de binnenvaart en shortsea shipping promoten via sectorgebonden evenementen en infosessies. De samenwerking met organisaties als VOKA, Unizo, Alfaport en diverse gemeenten wordt voortgezet.

Op 5 april 2011 organiseerde W&Z een symposium met als centrale thema's Innoveren in de binnenvaart en Werken met de natuur. Op basis daarvan en van het colloquium Binnenvaart 2030 van november 2010, zal het Steunpunt Goederenstromen samen met W&Z een nota opmaken met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen om ze te kunnen integreren in de beleidsdocumenten.

W&Z en DS realiseerden in 2011 een aantal nieuwe communicatieproducten om de binnenvaartmogelijkheden te promoten: een voorstellingsbrochure, een promotiefilm, een vernieuwde website en een geactualiseerde PPS-handleiding kaaimuren. Naar aanleiding van de economische crisis heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) bijzondere aandacht besteed aan de toegang tot kapitaal voor binnenvaartondernemers. PBV faciliteert het overleg tussen de financiële instellingen, waarborgfondsen en binnenvaartondernemers. Eveneens in dit kader werd voor de bedrijven die een kaai hebben gerealiseerd via het PPS-kaaimurenprogramma en die ingevolge de economische crisis zwaar zouden getroffen worden, met goedkeuring van Europa, een crisismaatregel uitgewerkt.

PBV organiseerde in samenwerking met de waterwegbeheerders en VOKA informatiesessies en veldbezoeken bij de verladende en verwerkende industrie. Net als bij de brochures en het magazine Binnenvaart ligt de klemtoon daar op praktijkvoorbeelden.

Binnen Platina, een Europees project voor de implementatie van Naiades, heeft PBV een aantal taken verricht voor de Europese Commissie. Promotie Binnenvaart Vlaanderen richtte in 2010 een Europees netwerk op voor communicatieverantwoordelijken van de binnenvaart uit heel Europa.

Short sea shipping is het vervoer over een traject dat ten minste voor een deel uit zee bestaat, maar waarbij de zee niet wordt gekruist. Het promotiebureau shortsea shipping (SSS) informeert de markt regelmatig over nieuwe diensten en illustreert de werking van SSS aan de hand van goede praktijkvoorbeelden. De informatie wordt gratis ter beschikking gesteld via de website, een gedrukte nieuwsbrief (4 x per jaar) en een e-newsletter (2 x per maand). Het promotiebureau heeft ook voor de tweede maal de SSS-award uitgereikt aan een bedrijf dat sterk heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van SSS als transportmodus.

Ter gelegenheid van het Belgische EU-voorzitterschap heeft het departement MOW een Focal Points meeting SSS/MoS (Motorways of the Sea) georganiseerd. Ongeveer 60 deelnemers uit 23 landen namen deel. De vergadering behandelde onder meer het Europese beleid rond maritiem transport, de promotie van SSS, de emissieproblematiek van zeeschepen, alternatieve scheepsbrandstoffen en de rol van havens in het Europese transportnetwerk.

Op het vlak van de estuaire vaart werden met de huidige dienstverleners besprekingen gevoerd over mogelijke milderende maatregelen op korte termijn voor de bestendingsperiode. De opgedane ervaring kan, in voorkomend geval, ook naar de toekomst toe worden aangewend als input bij de uitwerking van voorstellen om de modus verdere ontwikkelingskansen te geven.

Deze acties van W&Z en DS worden gefinancierd met eigen middelen.

#### Te realiseren 2012

Ook in 2012 zullen de waterwegbeheerders en PBV promotieacties ondernemen voor de gebruikers, klanten en potentiële klanten van de binnenvaart en shortsea shipping, en voor de waterrecreanten. Het



promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen blijft niet-gebruikers informeren over de mogelijkheden van maritiem vervoer en shortsea shipping. Het gebruik van shortsea shipping zal verder worden gepromoot via PBV en het promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen (PSV). In 2012 zet W&Z, zo mogelijk samen met andere partners, vooral in op de communicatie over de grote projecten. Eenheid van visie, strategie en huisstijl verdienen alle aandacht. DS organiseert een symposium met de focus op de potenties van de waterwegen en de binnenvaart.

In 2012 zal de evolutie van het gebruik van de estuaire vaart voor de ontsluiting van de kusthavens verder onderzocht worden

De acties van W&Z en DS worden gefinancierd met eigen middelen.

Voor de promotie binnenvaart en Short Sea Shipping uitgevoerd door de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen wordt ook voor 2012 een krediet van 1.546.000 euro voorzien op artikel MB0/IMG-E-2-B/WT van de algemene uitgavenbegroting.

### 1.3.2 Innovatie in de logistieke ketens stimuleren

#### Realisaties 2011

De Roadmap Groene Logistiek van het Steunpunt Goederenstromen is herwerkt tot een toegankelijke brochure. Die biedt een overzicht van de acties die transporteurs, verladere, expediteurs en logistieke operatoren kunnen ondernemen om de ecologische voetafdruk te verminderen van hun logistieke keten en hun opslagactiviteiten. Later dit jaar komt er ook een webtoepassing.

Via een testcase gingen we ook de bruikbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van een aantal CO2-tools na.

In samenspraak met het VIL gingen we na hoe de kennis en goede praktijkvoorbeelden rond groene logistiek kunnen worden gedeeld meteen brede doelgroep.

Een aantal goede praktijkvoorbeelden rond retourlogistiek werd in kaart gebracht. Ze zijn onder meer nuttig voor de bedrijfsbezoeken van de Flanders Logistics-consulenten. Ze worden mee opgenomen in de best practises voor de logistieke consulenten.

In het kader van INLANAV voerde we een marktstudie uit naar het marktpotentieel voor het vervoer van palletten en big bags via een kraanschip in een koppelverband. Daaruit bleek dat heel wat stromen naar de waterweg kunnen verschuiven, en dat de combinatie met een kraan ook stabiel genoeg is.

Op 24 november 2011 wordt een internationale workshop georganiseerd ter gelegenheid van de Inland Terminals Conference in Barcelona.

De Europese Commissie keurde op 9 augustus 2011 de Vlaamse steunmaatregel goed voor het stimuleren van palletvervoer via de binnenvaart.

De mogelijkheden van LNG als scheepsbrandstof zijn op internationaal vlak bestudeerd. Er wordt nagegaan welke omgevingsinfrastructuur in de Vlaamse havens nodig is om LNG aan te bieden. Vlaanderen neemt ook deel aan een Europese studie rond LNG-infrastructuur, geleid door Denemarken. De studie zal een Europees kader voor het gebruik van LNG uitwerken met aandacht voor de markt, regelgeving, veiligheid en infrastructuur.

Er wordt bekeken hoe de introductie en uitbouw van stroomvoorzieningen aan wal in de Vlaamse zeehavens kan worden gefaciliteerd.

#### Te realiseren 2012

We zetten verder in op kennisontwikkeling rond groene logistiek en vertalen die naar de bedrijfspraktijk. Via de brochure en website over de Roadmap Groene Logistiek verspreiden we goede praktijkvoorbeelden. Op basis van de testcase rond CO2-tools kunnen de logistieke consulenten enkele tools in hun 'rugzak' meenemen. In samenspraak met het VIL wordt verder bekeken hoe via een website de kennis rond groene logistiek ter beschikking kan worden gesteld van bedrijven en het brede publiek.

De proefvaarten van INLANAV zullen starten . De steunmaatregel palletvervoer wordt concreet uitgewerkt De Vlaamse en Europese studies rond LNG zullen worden afgerond. Als de resultaten een duidelijk potentieel aangeven voor LNG in de Vlaamse zeehavens, zullen de projecten verder worden uitgewerkt.

Naast het weg-, spoor- en watertransport neemt ook het pijpleidingtransport een belangrijke plaats in het transportbeleid van de Vlaamse overheid. Pijpleidingen zijn en blijven vooral voor de chemische sector een belangrijke hefboom om de duurzaamheid te bevorderen. Vervoer langsheen pijpleidingen vermijdt bijkomende uitstoot van CO<sub>2</sub> door minder wegtransport, heeft een belangrijke positieve impact op de mobiliteit en versterkt de chemiecluster in onze regio. Het is daarom absoluut noodzakelijk dat er voldoende ruimte voor buisleidingen wordt voorzien in lopende en geplande planningsprocessen.

Binnen de bevoegde werkgroep van FLL wordt een concreet plan van aanpak uitgewerkt om een onderbouwde input aan te leveren met betrekking tot reservatie van ruimte voor buisleidingen in het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. De onderbouwing van het belang van pijpleidingen blijkt al veelvuldig aangetoond en bestudeerd.

### **Promotie van Vlaanderen als logistieke regio**

Op basis van overleg met experts uit verschillende overheidsdiensten, het VIL en het bedrijfsleven zijn prioriteiten gelegd in de mogelijke maatregelen rond communicatie en draagvlakvorming. Die initiatieven worden binnenkort opgestart.

### **Draagvlak bij de bevolking**

Grote infrastructuurprojecten gaan noodzakelijkerwijze gepaard met grondinname. Een begeleidingsplan met milderende maatregelen, gerichte communicatie en een individuele begeleiding door de bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten kan de maatschappelijke gevolgen verminderen.

#### Realisaties 2011

De Vlaamse Regering gaf op 11 september 2009 aan de bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten de opdracht om een begeleidingsplan op te maken om de impact van het afbakenings-GRUP haven Antwerpen zoveel mogelijk op te vangen. Op 15 juli 2011 keurde de Vlaamse Regering de principiële krachtlijnen van het sociaal begeleidingsplan goed.

#### Te realiseren 2012

De goedgekeurde principiële krachtlijnen van het sociaal begeleidingsplan zullen in detail worden uitgewerkt. Vervolgens worden ze ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

### **Draagvlak bij de belanghebbenden vergroten**

#### Realisaties 2011

Om het maatschappelijk draagvlak voor havens en logistiek te verstevigen, werd op 25 juni 2011 voor de tweede maal de Vlaamse havendag georganiseerd. Het grote publiek kon die dag de vier Vlaamse zeehavens bezoeken. De talrijke activiteiten waren gegroepeerd rond vijf thema's: werken, wonen en leven, infrastructuur en ruimte, duurzaamheid en groen, veiligheid. Elke haven stippelde eigen trajecten uit rond die thema's.

Voor de stakeholders, havenprofessionals en diverse overheden wordt in samenwerking met de Bemiddelaar grootchalige Vlaamse infrastructuurprojecten een inspiratiedag georganiseerd op 11 oktober 2011 aangaande het betrekken van de omwonende bij het havengebeuren. Op deze inspiratiedag worden niet eerder theoretische uiteenzettingen gegeven, maar hoofdzakelijk en vooral aan de hand van een aantal cases kan de bovenvermelde doelgroep inzicht krijgen hoe de omwonende nog beter te betrekken bij het havengebeuren.

### Te realiseren 2012

De gekozen acties rond communicatie en draagvlakvorming worden uitgevoerd. Zo zal de bestaande website van Flanders Logistics worden geoptimaliseerd en geactualiseerd. Daarna wordt gestart met het traject van een nieuwe website. De mogelijke acties en maatregelen rond onderwijs en arbeidsmarkt toetsen we bij een brede groep van stakeholders af. Het betreft de inventarisatie en coördinatie van bestaande onderwijsinitiatieven en het inzetten van de Flanders Logistics website om logistiek bekender te maken bij onderwijs. Daarna wordt een plan van aanpak uitgewerkt om de acties te realiseren op korte, middellange en lange termijn.

## **Vlaanderen promoten als logistieke regio**

### Realisaties 2011

Flanders Investment and Trade maakte afspraken met de verschillende havenautoriteiten over de vertegenwoordiging van de Vlaamse havens in het buitenland. Die varieerden van praktische afspraken over de look and feel van beursstanden tot strategische afspraken over te bezoeken landen die het sterkste potentieel vertegenwoordigen voor onze Vlaamse havens.

Het FITA legde contacten met een 30 tal decision en opinion leaders in de logistieke wereld in Vlaanderen.

### Te realiseren 2012

Om een efficiënte en effectieve doorstart van het promotiebeleid te kunnen realiseren, is het noodzakelijk om zoveel mogelijk terug te vallen op bestaand info- en promotiemateriaal. Op zeer korte termijn worden onder meer de website en het drukwerk aangepast.

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

### **1.3.3 Logistiek Vlaanderen – ‘Samen sterk’**

Op de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken bij in het Vlaamse parlement van 28 april 2011 werd de versnippering van het Vlaamse logistieke landschap aangekaart. De nood aan meer samenwerking binnen een geïntegreerd beleid met een overkoepelende visie en missie werd benadrukt. Vanuit Flanders Logistics willen wij aan deze oproep tegemoetkomen door samen met het logistieke speelveld werk te maken van een sterk Logistiek Vlaanderen. De verschillende mogelijkheden om de bestaande structuur te versterken worden onderzocht, rekening houdend met de analyse van de uiteenzetting in de Commissie.

### Realisaties 2011

Bij de oprichting van Flanders Inland Schipping Netwerk werden een aantal doelstellingen gefomuleerd als antwoord op de uitdagingen waarvoor de Vlaamse binnenvaart staat.

De implementatie van de steunmaatregel intermodaal vervoer, de implementatie van het RIS, de inzet van de transportdeskundigen en de uitbouw van een netwerk van wacht- en rustplaatsen met gepaste faciliteiten zijn concrete acties voor de opwaardering van de binnenvaart waaraan in 2011 verder invulling werd gegeven.

De uitvoering van het Interreg IVB project Innovative Inland Navigation (INLANAV) is een ondersteuning van de innovatie in de binnenvaart. Voor het stimuleren van tewerkstelling in de binnenvaart werd de binnenvaartsimulator LENA ingezet in de opleidingen.

### Te realiseren 2012

Op basis van de ervaring van de aanpak en de werking van Flanders Logistics, zullen de nodige initiatieven genomen worden ter versterking van Flanders Logistics. Hierbij zal o.m. ook gestreefd worden naar een sterkere samenwerking tussen het de administratie, het steunpunt en het Vlaams Instituut voor de logistiek.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-2-Z/IS.

## 1.4 Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu

### 1.4.1 We beperken de geluidshinder door het verkeer

Door een combinatie van motorgeluid en rolgeluid is het wegverkeer een belangrijke bron van geluidshinder in Vlaanderen. In het stadsverkeer, waar de snelheden relatief laag zijn maar voertuigen veel optrekken en afremmen, is het motorgeluid duidelijk overheersend. Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid toe.

We beperken het verkeerslawaai:

- aan de bron: door in te grijpen op de aard van de verharding om het rolgeluid te verminderen,
- in de overdrachtsweg van de geluidsgolven: met geluidswerende schermen of gronddammen,
- nabij de waarnemers: door akoestische gevelisolatie.

#### Realisaties 2011

We plaatsen aan een versneld tempo geluidsschermen en vervangen wegdekken met slechte akoestische kwaliteiten op de meest belaste locaties. Geluidsschermen zijn onder meer geplaatst op de A12 in Meise, de E313 in Hasselt en de A4/E411 in Hoeilaart.

Vanaf oktober 2011 wordt over een afstand van 500 meter een geluidsscherm geplaatst langs de E17 bij Waregem.

Voor de Europese Richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, zijn we gestart met de opmaak van de geluidskaarten voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar.

Het goedgekeurde actieplan Wegverkeerslawaai fase 1 beschrijft in de eerste plaats de maatregelen die al van kracht zijn. Voor het wegverkeer zijn intussen de kosten en baten van mogelijke bijkomende maatregelen bestudeerd en is het actieplan verder uitgewerkt. De volgende acties werden opgenomen:

- aan een versneld tempo op de meest belaste locaties geluidsschermen voorzien en lawaaierige wegdekken heraanleggen,
- bij de (her)aanleg van de wegen kiezen voor stille varianten in wegverharding, rekening houdende met de bebouwing rond de weg,
- de kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uitdiepen (aanleg proefvakken stille wegverhardingen en de ontwikkeling van nieuwe stille wegverhardingen van nabij blijven opvolgen).

In samenwerking met het team Vlaams Bouwmeester is een ontwerpend onderzoek georganiseerd naar een innovatieve aanpak van de geluidsoverlast langs wegen in Vlaanderen. Het resultaat is een inspirerend voorbeeldenboek met kwaliteitsvolle oplossingen voor herkenbare situaties in Vlaanderen. De nadruk ligt op een gebiedsgerichte inpassing in de omgeving. Het boek is te vinden op <http://www.vlaamsbouwmeester.be/files/0213695176e74c1abb19a994dcb23af8.pdf>.

#### Te realiseren 2012

In 2012 wordt het actieplan 'Wegverkeerslawaai' verder uitgevoerd. Tegen een versneld tempo worden op de meest belaste locaties geluidsschermen voorzien en lawaaierige wegdekken worden heraangelegd. De selectie van de locaties zal dankzij de geluidskaarten met meer systematiek kunnen plaatsvinden. Voor de uitvoering wordt de berekening van de geluidslast aangevuld met een akoestische meting.

Voor 2012 zijn onder andere de volgende projecten gepland:

- E40 Jabbeke: geluidsschermen over een afstand van ongeveer 800 meter,
- E40 Aalst: plaatsing van geluidsschermen.

Bij de (her)aanleg van de wegen kiezen we, rekening houdend met de bebouwing rond de weg, voor stille varianten in wegverharding. Er zullen enkele proefvakken met dunne dichte bitumineuze toplagen worden aangelegd. Die stille wegverhardingen worden nog niet toegepast in Vlaanderen. Op de proefvakken worden geluid, stroefheid, langsvlakheid en spoorvorming gemeten.

De geluidskaarten voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar (fase 2 Europese Richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai) worden verder uitgewerkt en op het Internet geplaatst. De geluidsbelastingkaarten van de eerste fase, voor wegen met 6 miljoen voertuigpassages per jaar, zijn al op het internet geplaatst.

Op het begrotingsartikel MDU/3MH-E-2-D/WT zijn projecten opgenomen voor geluidswerende maatregelen.

#### 1.4.2 We beperken de lichtpollutie

##### Realisaties 2011

In 2011 werd, in overleg met de sector, het lichtplan voor autosnelwegen opgesteld om energie te besparen en lichtvervuiling tegen te gaan. Het lichtplan is gebaseerd op de verkeersintensiteiten en de plaatselijke kenmerken van het betreffende wegstuk. Het ging op 15 juli 2010 in werking. De autosnelwegen zijn in drie delen onderverdeeld:

- een deel waar geen verlichting meer nodig is,
- een deel waar de verlichting 's nachts permanent aanstaat - vooral waar de op- en afritten te dicht bij elkaar staan of vanwege plaatselijke omstandigheden,
- een deel waar de verlichting dynamisch wordt aangestuurd in functie van de verkeersintensiteiten, tijdens file, bij calamiteiten, werken en wanneer de weersomstandigheden dat vereisen.

De nieuwe technische specificaties voor verlichtingspalen zijn veralgemeend ingevoerd via een nieuw standaardbestek (Standaardbestek 270 voor elektromechanische uitrusting van infrastructuur).

##### Te realiseren 2012

Het lichtplan voor autosnelwegen wordt geëvalueerd na 2 maanden, na 8 maanden en na 3 jaar, aan de hand van de beschikbare ongevalgegevens. Ook voor de gewestwegen komt er een lichtplan. Het zal aangeven waar er nog verlichting komt en waar niet, en ook de lichtintensiteit en technologie vastleggen (bijvoorbeeld LED's).

De oudere verlichtingsinstallaties worden gescreend op de nieuwe besteisen, die op het gebied van licht-output minder streng zijn dan de eisen ten tijde van de plaatsing. Als de verschillen manifest zijn, worden de verlichtingstoestellen vervangen.

De verlichting van de Rupeltunnel in Boom zal in 2012 worden vernieuwd. Eind 2012 starten de initiatieven om ook de verlichting in de Jan De Vos- en de Bevrijdingstunnel te vernieuwen.

#### 1.4.3 Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie

De Lijn werkt actief mee aan de vergroening van de mobiliteit en het openbaar vervoer in het bijzonder. Vanuit het standpunt van de hele samenleving is het openbaar vervoer overigens een uiterst duurzame vervoermodus. De grootste bijdrage van De Lijn op het vlak van duurzaamheid bestaat erin om meer mensen te overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken.

##### Realisaties 2011

De uitvoering van het actieplan Groen Vervoer van De Lijn werd begin 2011 opgestart. Als nulmeting werd de netto ecologische voetafdruk van De Lijn berekend. Om die te verbeteren zijn acties nodig op diverse fronten. Primordiaal zijn de inspanningen om het voertuigenpark zo milieuvriendelijk mogelijk te maken. Zo rijden alle trams van De Lijn sinds midden 2008 op groene stroom.

De resultaten van de meettram werden bekendgemaakt. De meettram past binnen CIVITAS, een Europees project dat steden helpt met hun plannen voor meer duurzame mobiliteit. Met concrete acties en vernieuwende maatregelen wil CIVITAS steden leefbaarder, milieuvriendelijker en aangenamer maken. Op basis van de meetresultaten hebben de technische diensten van de vervoermaatschappij zes energiebesparende aanpassingen uitgewerkt. Door een combinatie van ingrepen kan het energieverbruik van de trams worden beperkt. Door de aanpassing van 110 trams kan een er jaarlijkse energiebesparing van 500.000 euro worden gerealiseerd.'

De 40 Gentse Hermelijintrams worden nog voor de winter aangepast. Op de Antwerpse Hermelijintrams zijn al vier van de zes aanpassingen doorgevoerd.

Ook bij de bussen zoekt De Lijn naar duurzame en (energie)efficiënte technieken en brandstoffen: technische optimalisering van bestaande voertuigenpark (airco, verwarming, onderhoud) en duurzame criteria bij de aankoop van nieuwe voertuigen. In 2011 zijn ook de laatste bussen waarvoor het technisch en economisch haalbaar is, uitgerust met roetfilters. Voor nieuwe voertuigen blijft De Lijn de evolutie van nieuwe aandrijftechnieken op de voet volgen. Het afgelopen jaar zijn projecten uitgeschreven om financiering te zoeken voor elektrische en waterstofbussen.

In 2011 werden er 37 hybride bussen geleverd. Leuven, Brugge, Gent, Hasselt en Antwerpen zullen dan hybride bussen hebben. De eerste resultaten met de hybride bussen geven een jaarlijkse besparing van 500 000 liter brandstof of 1 350 ton CO<sub>2</sub> aan.

Voor nieuwbouwprojecten hanteert De Lijn strenge ecologische normen, bijvoorbeeld op het vlak van energieverbruik, risicobeheersing en biodiversiteit. In bestaande gebouwen worden grondige maatregelen genomen om 15 % minder energie te verbruiken tegen 2015. Uiteraard is de rendabiliteit van de maatregelen hier een belangrijk criterium. In 2011 werd het nodige onderzoek geleverd op het vlak van verwarming, koeling, ventilatie en perslucht. De concrete investeringen zullen in 2012 gebeuren.

In 2011 is een project van start gegaan voor de verduurzaming van het woon-werkverkeer van alle medewerkers van De Lijn. Er werd een uitgebreide nulmeting georganiseerd en in de eerste stelplaatsen is een voorbereidend onderzoek opgesteld voor een bedrijfsvervoersplan (site per site).

Daarnaast worden ook de aankopen duurzamer gemaakt. De doelstellingen van het beleidsdomein lopen parallel met die van de hele Vlaamse overheid: 100 % duurzame aankopen tegen 2020.

Specifiek voor De Lijn is de uitbesteding van vervoerdiensten aan exploitanten erg belangrijk. De Lijn wil de komende jaren de nodige maatregelen nemen om hen actief tot een duurzamer beleid aan te zetten.

#### Te realiseren 2012

Het actieplan Groen Vervoer wordt gefaseerd geïmplementeerd.

Duurzame voertuigen:

- er komt een proeftuin met elektrisch aangedreven bussen,
- het nieuwe aankoopdossier van bussen weegt grondig alternatieve aandrijvingen af (hybride, aardgas, elektrisch, ethanol), De nieuwe aanbesteding zal een nog nader te bepalen aantal diesel-elektrische hybride bussen bevatten,
- Het Europese proefproject rond de waterstofbussen wordt verder vorm gegeven,
- er komt een volledige uitrol van de rijstijlmeter en een opfrissing van de principes van ecodrijving.

Woon-werkverkeer:

- bijkomende bedrijfsvervoerplannen worden uitgewerkt (site per site),
- er komen verschillende generieke maatregelen (van toepassing op alle sites),
- er komen campagnes en wedstrijden om het thema op werkvloer te doen leven,

De verduurzaming van het aankoopdossier wordt concreet uitgewerkt, met aandacht voor het aspect exploitanten.

Vaste installaties:

- de bouwstandaarden worden in lijn gebracht met de nieuwe duurzame inzichten,
- nieuwe bouw dossiers worden uitgewerkt,
- voor bestaande gebouwen worden de nodige investeringen gepland en uitgevoerd.

Investeringen op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-5-Z/IS.

#### 1.4.4 **3-E convenant binnenvaart**

Het 3E-convenant Binnenvaart legt de basis voor een duurzame toekomst van de binnenvaartsector in Vlaanderen. Het convenant werd in 2009 ondertekend door vertegenwoordigers van de binnenvaartsector, de verladers, de werkgeversorganisaties, de vakorganisaties, de havens en de waterwegbeheerders.

##### Realisaties 2011

Er werd een colloquium georganiseerd en een symposium gehouden. Een kwaliteitslabel aan de binnenvaart werd voorbereid.

##### Te realiseren 2012

Er wordt nagegaan hoe een kwaliteitslabel voor de binnenvaart concreet gestalte kan krijgen. Een haalbaarheidsstudie inzake de mogelijkheden van walstroomfaciliteiten langs de Scheldekaaien in Antwerpen wordt opgestart. De wachthavens op het Albertkanaal in Wijnegem en de Ringvaart in Evergem worden in 2012 verder uitgebouwd als ligplaats voor (langdurig) aanmeren en zullen worden uitgerust met walstroomfaciliteiten.

Op basis van die projecten zal de verdere uitbouw van walstroomfaciliteiten voor de binnenvaart worden onderzocht. Dat past in de acties van het Vlaams Klimaatbeleidsplan om de emissies van NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> en fijn stof terug te dringen.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MBO/1MG-E-5-Z/IS.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MBO/1MG-E-5-Z/IS.

Voor het aspect innovatie wordt verwezen naar punt 1.3.2.

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

De waterweg biedt heel wat transportmogelijkheden voor de afvalverwerkende sector en andere grondstofintensieve bedrijvigheid. Daarom moeten we bij de vergunningverlening rekening houden met de manier waarop afval en grondstoffen het best kunnen worden vervoerd.

##### Realisaties 2011

De waterwegbeheerders werken samen met de intercommunales aan het bewerkstelligen van een modal shift voor het vervoer van huishoudelijk afval via de binnenvaart. De omschakeling van de logistieke keten voor de afvaltransporten in de Antwerpse Kempen kreeg verder vorm met het oog op een modal shift in 2012. De waterwegbeheerders onderzoeken hoe de binnenvaart een groter aandeel in het transport van de bouwsector kan krijgen.

Daarnaast wordt bij het toekennen van domeinconcessies op watergebonden bedrijventerreinen zoveel mogelijk een watergebonden clause opgenomen.

##### Te realiseren 2012

Om het vervoer meer naar de binnenvaart te oriënteren, dienen acties, zowel op het organisatorisch, als op het reglementair vlak, ondernomen. De bedoeling is om op een duurzame wijze, na een inlooperperiode, de modal shift te realiseren. Samenwerking met de Minister bevoegd voor het leefmilieu en met de intercommunales moet toelaten, via bundeling van krachten, de kans op resultaat sterk te verhogen."

In overleg met de betrokken sectoren bekijken we hoe de binnenvaart een groter aandeel in het transport van de bouwsector kan krijgen.

### 1.5 Efficiënte en kostenbewuste overheid

#### 1.5.1 Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

##### **Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader**

Een van de doelstellingen van het mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009 is een coherente vorm van beleidsplanning die een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen moet ondersteunen. Het decreet legt de richting van de mobiliteitsontwikkeling vast (in de vorm van vijf strategische doelstellingen) en de wijze waarop de doelstellingen moeten worden gerealiseerd, namelijk via het STOP-principe en het participatiebeginsel.

Voor de concrete operationalisering van de lange termijn doelstellingen op korte (10 jaar) en middellange termijn (20 jaar) verwijst het mobiliteitsdecreet naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat fungeert als beleidskader voor mobiliteitsbeslissingen om zo samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van de beslissingen. Het maakt ook de afstemming mogelijk tussen het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen.

##### Realisaties 2011

Conform het mobiliteitsdecreet en het besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen en tot samenstelling van de gewestelijke planningscommissie, zette de gewestelijke planningscommissie haar activiteiten verder om te komen tot een ontwerp van informatief deel voor het nieuwe mobiliteitsplan. Dat deel geeft een overzicht van de uitdagingen waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Het onderzoekt ook de mogelijke oplossingsrichtingen, maar er worden nog geen keuzes gemaakt. In het najaar wordt het tweede, richtinggevende deel uitgewerkt, waarin die keuzes wel



worden gemaakt, en worden concrete maatregelen uitgewerkt. Parallel wordt ook gewerkt aan een monitoringssysteem.

De gewestelijke planningscommissie is samengesteld uit de leidinggevende ambtenaren van het beleidsdomein MOW en van andere voor het mobiliteitsbeleid relevante beleidsdomeinen. Het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen is immers niet alleen het beleidskader voor het eigen beleidsdomein maar moet ook worden gestroomlijnd met het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en natuur. Ook financiën (prijzmaatregelen) zijn belangrijk bij de ontwikkeling van het decreet.

Het uitvoeringsbesluit kiest voor een zo ruim mogelijke betrokkenheid van alle geledingen van de bevolking, in een zo vroeg mogelijke fase van het beleidsproces (vóór de start van de opmaak van het richtinggevend deel). Er werd gekozen voor een elektronische consultatie via de website Mobiel Vlaanderen. De internetapplicatie bestond uit een set van open en gesloten vragen, opgesteld door de gewestelijke planningscommissie, met ondersteuning van de vakgroep Sociologie van de VUB. Om te vermijden dat een gedeelte van de bevolking zou worden uitgesloten van participatie, werd de vragenlijst ook schriftelijk verspreid, onder meer via De Zondag. Samen met de vragenlijst werd ook een toelichtende publieksbrochure verspreid.

Van 29 maart tot 29 mei kon elke Vlaming zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er moet uitzien tegen 2020 en 2030, of zelfs nog langer. In totaal werden 13.035 enquêtes ingevuld, waarvan 2.956 papieren versies en 10.079 onlineversies. Na filtering van niet volledig ingevulde enquêtes werden in totaal 9.851 enquêtes verwerkt. Net als de voorbereiding werd de verwerking van de enquête toevertrouwd aan de onderzoeksgroep TOR van de vakgroep Sociologie van de VUB. In september heeft de groep een ontwerp van eindrapport voorgelegd aan de gewestelijke planningscommissie. Dat eindrapport is vanaf oktober 2011 beschikbaar op de website [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be).

De strategische adviesraden worden nauw betrokken bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Reageerden op het informatieve gedeelte: de MORA, de SARO, de Mina-raad, de Vlaamse Jeugdraad, het Vlaams Netwerk waar armen het woord nemen, het Agentschap Zorg en Gezondheid en de VVSG.

#### Te realiseren 2012

Voorafgaand aan de bespreking van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen binnen de Vlaamse Regering zal aan de verschillende instanties die advies uitbrachten op het informatieve deel (zie hierboven) ook een advies worden gevraagd over het ontwerp van richtinggevend deel.

Mee op basis van die adviezen zal de Vlaamse Regering het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen bespreken. Na de voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering wordt het ontwerp onderworpen aan een openbaar onderzoek en zullen de MORA, de Mina-raad en de SARO worden gevraagd om een advies uit te brengen (zoals voorzien in het mobiliteitsdecreet). Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen wordt samen met het advies van de MORA overhandigd aan het Vlaams Parlement voor bespreking.

Verwacht wordt dat de planningscommissie vervolgens de nodige aanpassingen zal doen aan het ontwerp mobiliteitsplan. Na advies van de Inspectie van Financiën kan het Mobiliteitsplan Vlaanderen dan aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd voor definitieve goedkeuring.

Deze initiatieven vallen onder het artikelnummer MB0/IMF-E-2-A/WT.

### **Een mobiliteitsbeleid gericht op kennisopbouw en beleidsmonitoring**

#### Realisaties 2011

De belangrijkste publicaties in 2011 met indicatoren over het mobiliteitsbeleid zijn: het Onderzoek Verplaatsingsgedrag 4.2, het Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen, het eerste rapport Verkeersindicatoren – Hoofdwegennet in Vlaanderen 2010, de éénmeting voor de kernindicatoren ter opvolging van het PACT 2020, en VRIND (Vlaamse Regionale Indicatoren).

De auteurs streefden actief naar een uitbreiding en een verbetering van de gepubliceerde indicatoren. Na een evaluatie van het voorgaande VRIND-indicatorenboek werd bijvoorbeeld de gerapporteerde indicatorenset uitgebreid. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag is het eerste in een reeks van nieuwe jaarlijkse onderzoeken.

Voordien was het een vijfjaarlijks onderzoek. Het indicatorenboek Verkeersindicatoren werd voor het eerst gepubliceerd.

Om de beleidsdoelen en beleidsacties uit het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen te monitoren, zijn analysekaders uitgewerkt voor de centrale doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. Die analysekaders zijn de aanzet voor de beleidsindicatoren die voor de monitoring zullen dienen.

Het project Dataroom MOW wil alle relevante beleidsindicatoren voor het beleidsdomein MOW gestructureerd samenbrengen en intern ontsluiten. In een eerste ontwerpversie van de dataroom hebben alle agentschappen en het departement een eerste set van beleidsindicatoren opgenomen.

#### Te realiseren 2012

De jaarlijkse publicaties met indicatoren voor het mobiliteitsbeleid, zullen ook in 2012 worden opgesteld. Er wordt gestreefd naar een verdere verbetering en uitbreiding van de indicatorensets. Bijkomend zal een eerste indicatorenrapport voor de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden opgemaakt. De afspraken over monitoring in de nieuwe, tweedegeneratie-beheersovereenkomsten zullen worden ingevuld.

Binnen de nieuw aan te duiden Steunpunten voor Beleidsrelevant Onderzoek zal de nodige aandacht gaan naar het verzamelen en monitoren van relevante beleidsindicatoren.

De uitbouw van de Dataroom MOW zal worden voortgezet: inhoudelijk, met bijkomende indicatoren vanuit de entiteiten en steunpunten, en organisatorisch, via de ontwikkeling van een ICT-toepassing.

### **1.5.2 Beheersovereenkomsten**

De 5 ontwerpbeheersovereenkomsten van de agentschappen van het beleidsdomein MOW werden eind december 2010 bezorgd aan het Vlaams Parlement en begin 2011 toegelicht in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. De ontwerpbeheersovereenkomsten zijn vervolgens aangepast op basis van de door het parlement goedgekeurde resoluties. Op 24 juni 2011 werden de definitieve beheersovereenkomsten aan de Vlaamse Regering voorgelegd, waarna ze werden ondertekend in de zomer 2011.

De beheersovereenkomsten hebben een looptijd van 1 januari 2011 tot en met 31 december 2015. Jaarlijks zullen de entiteiten een ondernemingsplan en een jaarrapport opstellen en aan mij bezorgen, zodat ik de uitvoering van de beheersovereenkomsten kan opvolgen. De opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof met betrekking tot de eerste beheersovereenkomst van AWV worden in bijlage toegelicht.

### **1.5.3 De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd**

#### **Algemeen**

Eind vorig jaar heb ik, samen met collega's Schauvliege en Muylers, de Visienota inzake het versnellen van investeringsprojecten op de agenda geplaatst. De Vlaamse Regering nam er akte van op 15 oktober 2010. Momenteel zijn de acties uit de visienota al voor een aanzienlijk deel geïmplementeerd.

Zo werd o.a. in maart 2011 het Rooilijndecreet aangepast waarbij een rechtszekere oplossing wordt gecreëerd voor het uitvoeren van isolatiewerken aan gevels van woningen langs gewestwegen.

Eind 2010 werd een specifiek projectteam Versnelling Investeringsprojecten opgericht met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen MOW, RWO en LNE, Kenniscentrum PPS en Team Stedenbeleid. Dat beleidsdomeinoverschrijdende projectteam is de motor voor de implementatie van de visienota en de uitvoering van de acties. Het wordt aangestuurd door een Task Force van leidend ambtenaren uit de betrokken beleidsdomeinen.

Het belangrijkste luik van de visienota is ongetwijfeld de nieuwe procesaanpak. Het projectteam heeft na een intensieve participatieve consultatieronde met experts en strategische adviesraden, en na een ambtelijke en politieke terugkoppeling, een voorstel van implementatieplan uitgewerkt. Het implementatieplan omvat onder meer de opmaak van regelgeving, kennisopbouw en communicatie, en organisatorische maatregelen.

De nieuwe procesaanpak wordt uitvoerig geïllustreerd in een routeplanner met de zogenaamde 'drietrapsraket': van probleemstelling en doelstellingen, over de inbreng van belanghebbenden en participatie en de afweging en trechtering van alternatieven, naar de concretisering van de oplossing en de uitvoering. Communicatie en participatie staan centraal in de nieuwe aanpak. Essentieel is ook de keuze voor een volledig transparante aanpak. Alle gemaakte keuzes moeten voldoende worden gemotiveerd en beargumenteerd.

In het najaar van 2011 zullen we een eerste concept van het kaderdecreet uitwerken dat de nieuwe procesaanpak omvat. Het kaderdecreet overkoepelt de desbetreffende sectorwetgeving. De krachtlijnen ervan zijn opgenomen in het actieplan dat op 22 juli 2011 aan de Vlaamse Regering is voorgelegd. We leggen in dat kaderdecreet alleen die zaken vast die noodzakelijk zijn voor het nieuwe proces: de verschillende fases en klikmomenten, verplichtingen door bijvoorbeeld Europese regelgeving en inzake openbaarheid, hoe beslissingen al dan niet kunnen worden betwist, enzovoort.

Voor het nieuwe proces is ook een cultuurverandering nodig binnen de Vlaamse overheid. Samen met de leidend ambtenaren van de entiteiten waak ik erover dat die noodzakelijke attitudewijziging doorgang vindt.

Zo keurde de Vlaamse Regering op 22 juli 2011 een startnota goed voor de uitwerking van een 'unieke omgevingsvergunning'. Die omgevingsvergunning integreert de stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning. Intussen werd ook een aantal minder ingrijpende aanpassingen aan sectorale regelgeving goedgekeurd die moeten bijdragen tot een versnelde realisatie van investeringsprojecten.

De projectvergadering biedt de initiatiefnemer de mogelijkheid om een vergunningsaanvraag te bespreken met de vergunningverlener en met de adviesverleners. Ik geloof dat de projectvergadering als tijdig vooroverleg ten goede komt aan initiatiefnemers, maar ook aan de vergunningverlenende en adviserende overheid. Daarom wil ik het instrument binnen mijn beleidsdomein promoten. De meeste machtigingen en toestemmingen werden, via de wijziging van tal van sectorale bepalingen, in de stedenbouwkundige vergunningsprocedure geïntegreerd.

### **Onteigeningen**

Voor de realisatie van infrastructuurwerken moet de overheid vaak onroerende goederen verwerven, zoals gronden, woningen of bedrijven. Daartoe worden onteigeningsbesluiten genomen. In de praktijk kan de initiatiefnemer meestal een belangrijk aantal percelen in der minne verwerven. Slechts in een minderheid van de gevallen komt het tot een onteigening via de rechtbank.

Zowel voor de verwervingen in der minne als voor de gerechtelijke onteigeningen doet de Vlaamse overheid een beroep op de Patrimoniumdiensten van de FOD Financiën. De dienst Opmetingen en Waarderingen en de Comités tot Aankoop staan in voor de opmeting, de waardering, de schatting, de onderhandeling en het opmaken en afsluiten van een akte.

### ***Ondersteuning***

Met de huidige personeelsbezetting kunnen de bovenstaande diensten de door de Vlaamse overheid gevraagde onteigeningen en minnelijke verwervingen niet afwerken binnen een redelijke termijn. Daarom werd in overleg met de Patrimoniumdiensten nagegaan hoe de behandelingstermijnen kunnen worden beperkt. De volgende twee maatregelen werden afgesproken.

Voor investeringsprojecten en natuurontwikkelingwerken waarvoor een groot aantal grondverwervingen noodzakelijk is, kan de Vlaamse overheid ondersteunend administratief personeel en ICT-infrastructureur ter beschikking stellen van het Comité tot Aankoop. In het verleden werd al een dergelijke ondersteuning aangeboden, en dat werd door alle betrokkenen als positief ervaren. Als de entiteiten van de Vlaamse overheid die ondersteuning entiteitoverschrijdend kunnen organiseren, kan de efficiëntie nog worden verhoogd. Dergelijke ondersteuning blijft echter een ad-hocoplossing die project per project met de betrokken Aankoopcommissaris moet worden afgesproken.

De Patrimoniumdiensten stemden er ook mee in dat de Vlaamse overheid beëdigde landmeters-expert inschakelt voor de opmeting en de waardering van projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen. Het volstaat dat de initiatiefnemer en de betrokken Aankoopcommissaris daarover een akkoord bereiken. De afgelopen jaren werden voor een aantal Vlaamse projecten al landmeters-experts ingeschakeld, onder meer

voor de grondverwervingen voor de Kempense noord-zuidverbinding en de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Ham Zwartenhoek langs het Albertkanaal. Ook een aantal lokale overheden deed de afgelopen jaren een beroep op landmeters-experts.

In het kader van de uitvoering van module 13-projecten (aanleg fietspaden langs gewestwegen door gemeenten) kunnen gemeenten deze voorbereidende werkzaamheden op zich nemen en vallen de kosten hiervoor onder de gesubsidieerde kosten van de module. Dit moet de aanleg van fietspaden langs gewestwegen versnellen.

In overleg met de federaties van landmeters-experts en de Patrimoniumdiensten is nu een typebestek opgesteld dat binnen de Vlaamse overheid werd verspreid en ter beschikking zal worden gesteld van gemeentebesturen. Het typebestek kan in de toekomst ook als basis dienen voor raamcontracten voor opmetingen en waarderingen.

Daarnaast levert de dienst Vastgoedakten van het Departement Financiën en Begroting authentieke akten af die vroeger door de Comités tot aankoop werden afgeleverd. Dat creëert extra tijd en ruimte.

### **Regelgeving**

De onteigeningswetgeving bestaat uit verschillende federale wetten en decreten die de federale overheid, de Gemeenschappen en de Gewesten, de provincies, de gemeenten en overheidsinstellingen de mogelijkheid geven om tot onteigening over te gaan.

De toepassing van die regelgeving is complex en erg tijdrovend. Daarom onderzoeken we, in overleg met de federale overheid en de collega's van andere gewesten, hoe de federale regelgeving kan worden aangepast om de onteigeningen te versnellen en de onteigeningsprocedures in te passen in het verbeterde proces voor investeringsprojecten.

Met de resultaten van het onderzoek kan de Vlaamse Regering de aanpassing van de onteigeningswetgeving aanpakken op het federale niveau.

### **Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten**

De Vlaamse Regering, de federale regering en de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder Infrabel, werken de komende jaren aan een aantal belangrijke projecten in de oostkant van Antwerpen. Onder meer de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen, de aanpassing van de E313/E34 tussen het knooppunt Antwerpen-oost en de verkeerswisselaar in Ranst, en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Wommelgem-Ranst, maken er deel van uit. Een afstemming van de projecten met de R11 (Krijgsbaan) en de A102 en vice versa zijn hierbij cruciaal.

De Vlaamse overheid, de federale overheid en Infrabel zorgen ervoor dat de procedures voor de studie, de communicatie en de realisatie van de projecten zoveel mogelijk parallel en geïntegreerd verlopen. Om de procedures zo vlot en zo transparant mogelijk te laten verlopen, werken de verschillende Vlaamse en federale administraties van meet af aan samen. Specifiek voor de streefbeeldstudie van de R11 is expliciet gekozen voor vroegtijdige participatie en overleg. Er werd formeel een projectleider aangeduid en een procesbegeleider aangesteld, conform de principes voor de versnelling van investeringen.

#### **1.5.4 Mobiliteit tegen de juiste prijs**

In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering van februari 2010 werd een ambtelijk coördinatieplatform Duurzame Mobiliteit opgericht, samen met een politiek bestuurscomité onder mijn leiding. Vier projecten zijn aan beide organisaties toegewezen: de kilometerheffing, de hervorming verkeersbelasting, de vergroening BIV via bonus-malus en de eigen inning van verkeersbelasting (gerealiseerd).

### **Slimme kilometerheffing**

In het voorjaar van 2010 werden de uitgangspunten tegen het licht gehouden van vroegere beslissingen van de Vlaamse Regering, voornamelijk voor de 'slimme kilometerheffing'. Als gevolg daarvan werd een meer concrete conceptdefinitie geformuleerd voor een slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer in Vlaanderen. De kilometerheffing zal worden geïmplementeerd als een DBFMO-constructie. Conform de beleidsnota MOW 2009-2014 en het Regeerakkoord 2009-2014, houdt de conceptdefinitie rekening met het jaar 2013 als streefdatum voor de invoering van de slimme kilometerheffing.

#### Realisaties 2011

Op 21 januari bekrachtigde de Vlaamse Regering het politiek akkoord tussen de drie Gewestregeringen betreffende de globale hervorming van de verkeersbelasting.

De aanpak en beheerstructuren zijn verder geconcretiseerd. Op 8 april startte de Vlaamse regering een aanbestedingsprocedure voor een consultancyopdracht om de intergewestelijke overlegorganen te begeleiden bij de uitwerking van het DBFMO-bestek dat fasegewijs moet leiden tot de aanduiding van een service-provider die zal instaan voor de invoering van de kilometerheffing en wegvignet binnen de drie gewesten. De Vlaamse Regering besliste om de consultancyopdracht toe te wijzen aan het consortium Fairway.

#### Te realiseren 2012

Na de validatie van het ontworpen systeem, zal, in overleg met de drie Gewesten, een eerste toetsing met de markt plaatsvinden medio 1<sup>ste</sup> kwartaal 2012. Via deze consultatie zal nagegaan worden of de voorgestelde oplossing haalbaar is naar complexiteit, kost en planning. Het definitieve ontwerp zal dan in het DBFMO-bestek worden uitgewerkt dat fasegewijs moet leiden tot de aanduiding van een service provider die zal instaan voor de invoering van de kilometerheffing en het wegvignet binnen de drie gewesten. Het overleg met de andere gewesten loopt verder. Bovendien zal het decretale kader uitgewerkt moeten worden ter ondersteuning van de uiteindelijke oplossing.

### **Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig**

Op milieugebied speelt de aard van onze voertuigen een belangrijke rol. Een milieuvriendelijke wagen is een wagen met lage werkelijke emissies en een laag brandstofverbruik (lage CO<sub>2</sub>-emissies), en dus een hoge ecoscore.

De uitlaatemissies zijn in de voorbije jaren vooral verminderd door de opeenvolgende Europese emissienormen voor voertuigen. Toch is die evolutie onvoldoende. Het voertuigenpark evolueert uit zichzelf immers relatief traag, en de emissies dalen in werkelijke verkeerssituaties minder snel dan vooropgesteld. Vlaanderen moet dus bijkomende inspanningen doen om de uitbouw van een milieuvriendelijker wagenpark te versnellen.

#### Realisaties 2011

Begin 2011 werd een akkoord bereikt met de andere gewesten om samen een hervorming van de jaarlijkse verkeersbelasting en een wegvignet voor personenwagens en kilometerheffing voor vrachtwagens uit te werken tegen 2013. De vergroening van de BIV voor particulieren werd principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering en zal na het doorlopen van de voorziene procedures, worden overgemaakt aan het Vlaams Parlement.

#### Te realiseren 2012

De nieuwe BIV moet in werking treden vanaf het aanslagjaar 2012. Het uitwerken van een voldoende sturende variabilisering van de jaarlijkse verkeersbelastingen is eveneens voorzien voor 2012, zonder dat dit leidt tot minderinkomsten. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk. Aangezien de herziening van de verkeersfiscaliteit ook betrekking heeft op voertuigen van ondernemingen, zijn samenwerkingsakkoorden met de andere gewesten noodzakelijk. Het is de bedoeling om, rekening houdend met het gezamenlijk project in het kader van de kilometerheffing en het wegvignet, deze zaken in een globaal akkoord te regelen. Het overleg met de andere gewesten loopt verder.

### 1.5.5 Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem:

#### De werking van de mobiliteitsconvenants optimaliseren

##### Realisaties 2011

Het proces van evaluatie en bijsturing van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zet zich nog steeds door. 300 steden en gemeenten hebben een eerste conformverklaard mobiliteitsplan. Voor 277 gemeenten (92 %) is dat mobiliteitsplan vijf jaar of ouder. 255 van die 277 gemeenten (92 %) rondden al de sneltoets af. Bij de sneltoets kiezen de meeste gemeenten (71 %) voor spoor 2: verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan. 20 gemeenten kiezen voor een vernieuwing van het mobiliteitsplan gebaseerd op een te vernieuwen beleidsscenario. 51 gemeenten bevestigden hun mobiliteitsplan en beperkten zich tot de actualisatie van het actieprogramma. Op 4 plaatsen verkozen gemeenten om samen te werken voor de uitwerking van bovengemeentelijke thema's. 85 gemeenten, dat is bijna een derde van de gemeenten met een mobiliteitsplan van vijf jaar of ouder, beschikken al over een tweede generatie mobiliteitsplan.

Daarnaast werden het afgelopen jaar 87 modules afgesloten. 30 % daarvan zijn fietsinfrastructuurprojecten met een module 13. Ook de implementatie van verlichtingsprojecten via de module 4, dikwijls in combinatie met infrastructuurprojecten, blijft hoog scoren. Er werden 16 modules 4 afgesloten tegenover 3 modules 17 (verlichtingsprojecten buiten de bebouwde kom). In vergelijking met de voorgaande jaren zijn er iets meer modules 10 (herinrichting van schoolomgevingen), modules 6 (net houden van gewestwegen) en modules 3 (herinrichting van doortochten) afgesloten.

De uitwerking van een vernieuwd decretaal en reglementair kader is opgestart. De basisprincipes van de convenantwerking worden geïntegreerd in het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt centraal geplaatst als basis en afsprakenkader voor de mobiliteitsprojecten en –maatregelen in de gemeente. Het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt ook verplicht gemaakt. Dat geeft geen zware planlast aangezien nagenoeg alle gemeenten al over een gemeentelijk mobiliteitsplan beschikken.

Het decreet verankert de regeling tot besluitvorming rond plannen, projecten en maatregelen en hun financiering. Er wordt een organisatiestructuur en taakverdeling bepaald waarbinnen voortaan de gemeentelijke begeleidingscommissie de centrale rol opneemt in de beraadslaging en beslissing over projecten. Bepalingen rond integrale kwaliteitszorg leggen vast welke projectmethodologie moet worden gevolgd en hoe de kwaliteitsbewaking gebeurt. De typemodules worden vervangen door een lijst projecten die het voorwerp uitmaken van een samenwerkingsovereenkomst en een lijst projecten die in aanmerking komen voor subsidiëring. De decretale verankering moet ervoor zorgen dat de financiering van mobiliteitsprojecten en het projectproces zelf ook administratief worden vereenvoudigd.

##### Te realiseren 2012

Het ontwerp van decreet werd na definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering voorgelegd aan het Vlaams Parlement. De administratie bereidt met externe juridische ondersteuning het bijbehorende uitvoeringsbesluit voor. Dat proces wordt begeleid door een kernteam waarin de betrokken entiteiten van de Vlaamse overheid en VVSG zijn vertegenwoordigd. De ontwerp teksten worden voor formeel advies voorgelegd aan de Task Force Mobiliteitsconvenant. Er wordt over gewaakt dat het uitvoeringsbesluit beschikbaar zal zijn op het ogenblik dat het decreet in werking treedt.

Dit najaar wordt ook het implementatietraject vastgelegd met afspraken voor communicatie en vorming, te organiseren bij de start van vernieuwde aanpak. Het is belangrijk om de gemeenten zorgvuldig te informeren over de gewijzigde procedures. Zowel de gemeentelijke beleidsverantwoordelijken als de mobiliteitsambtenaren moeten op de hoogte zijn van de principes en doelstellingen van het duurzame lokale mobiliteitsbeleid, en de belangrijke rol die het gemeentelijk mobiliteitsplan daarin opneemt. Ook de verantwoordelijkheden en taken van de gemeentelijke begeleidingscommissie worden gewijzigd: elke partner krijgt een nieuwe rol. Dat is een aandachtspunt voor de betrokkenen in de gemeenten en voor alle MOW-personeel dat bijdraagt tot het duurzaam mobiliteitsbeleid. Deze initiatieven vallen onder het artikelnummer MB0/IMF-E-2-A/WT.

## **Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer**

### Realisaties 2011

Het projectteam dat het scheepvaartdecreet begeleidt, is opgestart

### Te realiseren 2012

Het decretale werk wordt verder voorbereid.

## **Wegendecreet**

Met het wegendecreet moet een eenduidig decretaal kader gecreëerd worden voor bepaalde wegnormen en inrichtingsplannen.

### Realisaties 2011

De analysefase voor de opmaak van het wegendecreet is afgerond. In de huidige teksten zijn de passages aangeduid die moeten worden geactualiseerd of die lacunes bevatten.

AWV maakt momenteel een dienstorder op over de toegang tot gewestwegen voor aangelanden.

### Te realiseren 2012

De administratie werkt verder aan de actualisatie en invullingen van de lacunes voor het wegendecreet.

## **Staatshervorming**

### **Federale staatshervorming**

De gewenste verruiming van de beleidsautonomie van Vlaanderen die ik in mijn vorige beleidsbrief aangaf, blijft onverminderd noodzakelijk. De Vlaamse overheid dringt aan op een homogenisering en coherentie van de verkeers-, binnenvaart- en maritieme reglementering. Bij de overheveling van bijkomende bevoegdheden moeten we ervoor zorgen dat zowel de normering, het toezicht als de handhaving eenduidig door de Vlaamse overheid kunnen worden aangestuurd.

We nemen initiatief om de krachtens artikel 6 paragraaf 1 van de bijzonder wet op de hervorming der instellingen toegewezen bevoegdheden om te zetten in Vlaamse regelgeving.

Bovendien moeten we de instrumentele of accessoire bevoegdheden versterken die bij de overgehevelde bevoegdheden horen. Dat kan bijvoorbeeld door een betere vertegenwoordiging van Vlaanderen op het vlak van mobiliteit in de Belgische en EU-besluitvorming en een regionalisering van:

- de onteigeningsprocedures,
- (de opbrengst van) het verkeersveiligheidsfonds,
- de inkomenscompensatievergoeding voor zelfstandigen die hinder ondervinden ten gevolge van werken op het openbaar domein.

De administratie bereidt de mogelijke verruiming van de beleidsautonomie voor, zodat een efficiënt organisatorisch kader ontstaat dat een antwoord kan geven op de uitdagingen van morgen.

### **Interne staatshervorming**

Een consistent beleid inzake mobiliteit en openbare werken, met zijn vele raakpunten met milieu en ruimtelijke ordening, situeert zich het best op gewestelijk niveau. Toch kunnen bepaalde facetten van het beleid effectiever op het lokale niveau gebeuren. In overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel is een eenduidige allocatie van bevoegdheden aan het gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau nodig. Onder de noemer 'interne staatshervorming' zal daarom een aantal taken worden geheroriënteerd.

De Vlaamse Regering keurde op vrijdag 8 april 2011 het witboek interne staatshervorming goed. Na het groenboek en het bijbehorende advies en overleg met de betrokken bestuursniveaus, sectoren en middenveldorganisaties, zijn nu de definitieve uitvoeringslijnen goedgekeurd.

Via de hervorming van de mobiliteitsconvenants schuift het zwaartepunt op in de richting van het lokale niveau, door een groter gewicht te hechten aan de gemeentelijke begeleidingscommissie als forum voor overleg en besluitvorming tussen de betrokken gemeentelijke en gewestelijke actoren inzake mobiliteitsplanning en projecten. Ook een vrijwillige samenwerking tussen gemeenten is mogelijk om te komen tot een intergemeentelijk mobiliteitsplan of om samen projecten te realiseren (via de intergemeentelijke begeleidingscommissie).

Zoals de door de Vlaamse Regering goedgekeurde beheersovereenkomst met De Lijn 2011-2015 vermeldt, zullen de steden en gemeenten meer inspraak krijgen en actief betrokken worden bij het beleid van De Lijn. Bij de evaluatie van de bestaande lijnen en de invoering van nieuwe lijnen worden de lokale overheden actief betrokken, zodat de steden en gemeenten een belangrijkere en meer toonaangevende rol spelen in de uitbouw van een vraaggestuurd aanbod. Dat maakt het mogelijk om voldoende draagvlak te realiseren.

Sinds het kerntakendebat binnen het kaderdecreet bestuurlijk beleid zijn de provinciale bevoegdheden met een grondgebonden karakter afgebouwd. Zo werden de provinciale wegen overgedragen naar het gewestelijk of gemeentelijk niveau. Een niet-exhausieve lijst van provinciale bevoegdheden inzake mobiliteit in het witboek interne staatshervorming:

- beslissingen van de gemeenten goedkeuren rond buurtwegen (in afwachting van de aanpassing in de regelgeving),
- de atlas buurtwegen coördineren,
- het bovenlokaal fietsbeleid (beheer Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en subsidiëring via het Fietsfonds (cofinanciering provincies-Vlaamse Gewest)

In overleg met de provincies zal een mobiliteitsovereenkomst worden opgesteld met bijzondere aandacht voor het provinciaal fietsbeleid en het bedrijfsvervoermanagement.

### 1.5.6 Mobiliteit en het verenigingsleven

#### Realisaties 2011

In 2011 gaf het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid verder ondersteuning aan de lokale initiatieven van het middenveld. Om de verenigingen aan te moedigen hun verkeersveiligheidsinitiatieven te realiseren zijn kant-en-klare pakketten uitgewerkt. Deze worden op een laagdrempelige manier aangeboden. Verenigingen kunnen hiermee zowel lokaal als op koepelniveau aan de slag. Hierbij krijgt telkens een ander segment van het middenveld extra aandacht. In 2010 waren dat de senioren en sportverenigingen. Die groep werd in 2011 geconsolideerd en uitgebreid. Ook de eerste initiatieven in de socio-culturele sector zijn opgestart.

Vanaf 2011 wordt nog één Week van de Mobiliteit georganiseerd, telkens in september, die aansluit bij de European Mobility Week. De mobiliteitsinitiatieven in mei worden nog altijd ondersteund door Komimo, maar niet meer aan de hand van één specifiek campagnekader gebundeld in één week.

Tijdens de Week van de Mobiliteit in september 2011 vonden verschillende acties plaats om de mensen te doen nadenken over hun vervoerskeuze voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

- De zondag van de Mobiliteitsweek was traditioneel een autovrije zondag in een 35-tal Vlaamse gemeenten.
- De Strapdag, de autovrije schooldag voor basisscholen, was in 2011 aan zijn vierde editie toe en kende een stijgend succes. Dit jaar registreerden meer dan 450 scholen hun deelname, en ongeveer 2500 scholen ontvingen een materialenpakket om deel te nemen.
- Bedrijven zetten hun werknemers aan om op een duurzame manier naar het werk te komen tijdens de Car Free Day.
- Wie dat wenste, kon een autodeelparty organiseren waarop alle voordelen van particulier autodelen van naaldje tot draadje uitgelegd werden.



### Te realiseren 2012

De werking in de socio-culturele sector zal worden geconsolideerd.

Verder wil ik initiatieven en projecten stimuleren die de lokale participatie aan adviesraden bevordert. We denken hierbij aan een substantiële uitbreiding van de verkeersplatforms, die door hun laagdrempelige houding al hebben bewezen dat ze de lokale spreekbuis kunnen zijn om onveilige verkeerssituaties in de gemeente de nodige aandacht te geven. De betrokkenheid van het middenveld, bewonersgroeperingen en andere actoren is essentieel.

Ook in 2012 zal met Komimo worden samengewerkt om de Week van de Mobiliteit 2012 gestalte te geven.

Deze initiatieven vallen onder de artikelnummers MB0/1MF-E-2-A/WT en MB0/1MF-E-2-B/WT.

### **1.5.7 Gelijke kansen**

Het Vlaamse gelijkekansenbeleid werkt sinds 2005 met de open coördinatiemethode (OCM) om een gelijkekansenperspectief in elk Vlaams bevoegdheidsdomein te integreren. Essentieel aan die werkwijze is dat verschillende actoren (in casu de leden van de Vlaamse Regering) gezamenlijk doelstellingen afspreken, waarna elk van hen verantwoordelijk is voor de realisatie ervan binnen het eigen bevoegdheidsdomein. De werkwijze is verankerd via het decreet houdende een kader voor het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid van 10 juli 2008.

Wat betreft de toegankelijkheids- en mobiliteitsnoden, worden de operationele doelstellingen uit het OCM geïncorporeerd in hoofdstuk 1.2. van deze beleidsbrief. De operationele doelstellingen rond een evenwichtige participatie van mannen en vrouwen in zichtbare functies en het bevorderen van genuanceerde en niet-stereotyperende beeldvorming in communicatie-initiatieven vanuit het beleidsdomein vormen een continu aandachtspunt voor de instellingen van het beleidsdomein.

## **2. EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTTE INFRASTRUCTUUR**

### **2.1 De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen**

#### **2.1.1 Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden**

##### **Een goed onderhouden wegennet**

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt tegen 2015 de achterstand weg inzake het structureel onderhoud op autosnelwegen. AWV opteert ervoor om grotere trajecten aan te pakken. Zo wordt de hinder voor de weggebruiker beperkt. Er wordt steeds naar gestreefd om de kwaliteit van de werken zo hoog mogelijk te krijgen.

##### Realisaties 2011

##### **Wegdek**

In 2010 werd versie 2.2 van het Standaardbestek 250 gepubliceerd. Alle bestekken voor wegenwerken die vanaf 1 april 2011 door AWV worden aanbesteed, zijn opgemaakt op basis van die versie. Aansluitend werd een dienstorder opgemaakt over de keuze van de asfaltmengsels in functie van de wegcategorie en de bouwklasse. De nieuwe voorschriften moeten mee de kwaliteit van de uitgevoerde werken garanderen.

Om de duurzaamheid van het hoofdwegennet te verbeteren, heeft AWV richtlijnen opgesteld om te bepalen op welke wegvakken een verharding in doorgaand gewapend beton moet komen. In principe zijn dat de zwaar belaste autosnelwegen (A14/E17 Antwerpen-Kortrijk, A10/E40 Brussel-Jabbeke, A13/E313 Antwerpen-Lummen, A1/E19 Brussel-Antwerpen-Nederland) en de twee belangrijkste ringwegen (R0 en R1).

In 2010 heeft AWV de technische eisen opgesteld om werken te laten uitvoeren met een langere waarborgtermijn van 7 à 10 jaar, in plaats van 3 jaar. In 2011 worden de administratieve consequenties onderzocht om die nadien toe te passen op een drietal projecten.

In 2011 werden er voor ongeveer 170 miljoen euro werken in het kader van structureel onderhoud uitgevoerd. In de begroting zijn hiervoor middelen voorzien onder artikelnummer MDU MH210.

Naast het rapport Toestand van het wegennet werd op 18 oktober 2010 een tussentijds rapport Toestand van de Autosnelwegen voorgesteld. Het rapport verschijnt in het jaar waarin de meting werd uitgevoerd. Bij de opmaak van het volgende investeringsprogramma kan dus rekening worden gehouden met de resultaten van het rapport en worden autosnelwegen in slechte toestand sneller aangepakt.

De ontwikkeling van een PMS (pavement management system) is lopende. Dat wegdekbeheersysteem wordt in eerste instantie ontwikkeld voor het autosnelwegennet. Een eerste versie van het PMS met de opbouw van de autosnelwegen zal eind 2011 beschikbaar zijn.

Voorbeelden van grote investeringswerken voor structureel onderhoud zijn de werken op de E17, de E313/E34, het viaduct van Vilvoorde (R0) en de N49

- Op de E17 tussen het op- en afrittencomplex in Deinze en het klaverblad in Zwijnaarde (11 km), werd in beide richtingen de verharding tot en met de fundering uitgebroken en heraangelegd in duurzaam doorlopend gewapend beton. Dit deel van de E17 was in een heel slechte toestand.
- Op de E313/E34 werd de eerste spitsstrook tussen de ring van Antwerpen en de splitsing van de E313 en de E34 in Ranst in gebruik genomen.
- De E313 wordt in Ham, Tessenderlo en Beringen volledig gerenoveerd. De kosten bedragen 20 miljoen euro. Om de hinder te beperken, werd in 3 fasen gewerkt.

- Op de R0 is het viaduct van Vilvoorde aangepakt: sanering, vernieuwing van de uitzettingsvoegen en waterdichting. De timing en fasering van de verschillende werken werden op elkaar afgestemd om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken.
- De werken aan de N49 ten oosten en ten westen van Zelzate zijn een voorbeeld van de structureel-onderhoudsprojecten op het Vlaamse Gewestwegennet. Hier wordt de verharding vervangen door een doorlopend gewapend betonverharding.

Het Vlaamse wegennet heeft de afgelopen winter veel winterschade opgelopen. Deze winterschade ontstaat door het bevriezen en uitzetten van water in het asfalt. Voor de winter 2010-2011 heeft AWV een opdracht uitgeschreven om tijdens de winter herstellingen uit te voeren met warm asfalt in plaats van koud asfalt.

### **Verlichting**

De administratie voert regelmatig inventarisaties en inspecties van de wegverlichting uit. Verlichtingspalen worden continu nagekeken, zowel steekproefsgewijs door werftoezichers, als structureel bij onderhoud door onderhoudsaannemers. In 2011 werd aan de aannemers de bestaande richtlijnen inzake visuele inspecties schriftelijk herinnerd. Het IIR-project werd opgestart. IIR staat voor Inventarisering, Inspectie en Rapportering. Voor alle wegaanhorigheden wordt een gedetailleerde inventaris opgemaakt en bijgehouden via een inspectieprogramma en een tweejaarlijks rapport. Met wegaanhorigheden wordt onder meer bedoeld: verlichtingspalen, portieken, verkeerslichten, bomen en vangrails.

Er wordt een planning qua timing en budget opgemaakt om verouderde installaties te vernieuwen in 2011-2012. Een verlichtingspaal zal nooit zomaar vervangen worden, de noodzaak tot vervanging wordt in het kader van de lichtvisie nagekeken.

Bij nieuwe projecten worden, volgens de in het dienstorder MOW/AWV/2010/6 voorziene voorwaarden, kreukelpalen geplaatst. Dat is bijvoorbeeld het geval langs het nieuwe stuk R25 in Aarschot (55 kreukelpalen), de hertracering van de N19 in Leuven Noord (22 kreukelpalen), en de nieuwe rotonde op de N207 in Liedekerke (27 kreukelpalen).

### Te realiseren 2012

#### **Wegdek**

Voor de winter 2011-2012 werd opnieuw een opdracht uitgeschreven om tijdens die periode tijdelijke herstellingen met warm asfalt uit te voeren. De extra inspanningen om de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen weg te werken, worden ook in 2012 voortgezet.

Ook voor de gewestwegen wordt een PMS ontwikkeld. Bij het beheer van gewestwegen moet veel meer rekening worden gehouden met andere betrokken partijen, zoals gemeenten of rioolbeheerders. Daarom zal in een paar pilootdistricten worden onderzocht hoe PMS bij een groter aantal betrokken partijen kan worden toegepast.

In de begroting zijn hiervoor middelen voorzien onder artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### **Verlichting**

De uitbouw en implementatie van het project IIR wordt voortgezet.

#### **Veiligheid**

Vanaf 2012 zal het Agentschap Wegen en Verkeer de procedures van het decreet en Besluit van de Vlaamse Regering omtrent het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur integreren in zijn bedrijfsprocessen. Zo zal het agentschap voor de wegen die deel uitmaken van het Trans-Europees netwerk de regelgeving correct kunnen toepassen.

## Winterdienst

### Realisaties 2011

Naar aanleiding van de winter 2009-2010 maakte het Agentschap Wegen en Verkeer met diverse belanghebbenden afspraken over een verbeterde samenwerking tijdens extreme winterse omstandigheden. Het Winteractieprotocol (WAP) is daarvan het resultaat. Dat WAP is grondig getest tijdens de winterperiode 2010-2011 en resulteerde in een betere verkeersdoorstroming bij sneeuw en gladheid. In het voorjaar van 2011 werd het WAP met de diverse partijen geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

Tijdens de winter van 2010-2011 publiceerde het Agentschap Wegen en Verkeer informatie over de winterdienst op de website [www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be). De site gaf onder andere een overzicht van de prioritaire strooiroutes. Daarnaast gaven AWV en het Vlaams Verkeerscentrum dagelijks via verschillende media informatie en tips voor weggebruikers.

### Te realiseren 2012

AWV besteedt veel aandacht aan de problematiek van het zouttekort bij aanhoudende extreme winterse omstandigheden. Zuinig omspringen met het beschikbare zout is een van de oplossingen. Dat heeft niet alleen zijn voordeel in tijden van zoutschaarste maar is ook beter voor het milieu. Daarom werk ik aan een plan om de verouderde strooiers te vervangen door moderne zuinige strooiers die uitgerust zijn met een automatische aansturing. Die besparen 20 % zoutverbruik per rit. De komende 4 jaar worden de resterende verouderde strooiers vervangen.

Voorts heeft AWV een zoutloods gehuurd zodat de opslagcapaciteit voor de komende winter is opgelopen tot 42.000 ton smeltmiddelen. AWV bereidt ook proefprojecten voor om op fietspaden sneeuw te ruimen en te pekelen in één passage.

Bijzondere aandacht gaat naar het sneeuwvrij maken van fietspaden op hoofd fietsroutes in samenwerking met de lokale besturen.

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

## Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

We maken verder werk van nog ontbrekende maar noodzakelijke schakels in ons wegennet, de zogenaamde missing links, en enkele bottlenecks. Ook belangrijke ringwegen staan op het programma. De voortgang in deze dossiers wordt gerapporteerd via de jaarlijkse projectfiches.

### Realisaties 2011

#### **Missing links Via-Invest (PPS)**

Voor het project Noordelijke ontsluiting naar de luchthaven van Zaventem is de uitvoering lopende. Momenteel zijn de fly-over en de fietserstunnel in opbouw en werkt men aan de afwerking van de noord-oostelijke lus van het complex. De opgelopen vertragingen hebben tot nu toe nog geen impact gehad op het kritisch pad, waardoor men ervan mag uitgaan dat de infrastructuur eind februari 2012 beschikbaar zal zijn.

Voor het project noord-zuidverbinding Kempen (N19 tot E313 Kasterlee) is Via-Kempen aangeduid als voorkeursbieder. De gunning vond plaats op 17 juni 2011. Momenteel voeren de nutsmaatschappijen de voorbereidende werken uit en zijn de werken voor de minderhinderkruispunten gestart.

Voor het project noord-zuidverbinding in Limburg lag het kennisgevingsdossier van het project-MER ter inzage tot 24 oktober 2010. Op 22 maart 2011 vond de richtlijnvergadering plaats. Het project-MER bevindt zich in eindfase.

Parallel met de lopende procedures werd in 2010 het referentieontwerp afgerond en konden geïnteresseerde consortia hun kandidatuur indienen. De Vlaamse Regering hechtte op 17 december 2010 haar goedkeuring aan het selectieverslag en liet de geselecteerde kandidaten toe tot de gunningsfase. Medio augustus 2011 is de eerste offerteronde ingegaan met de indiening van de dossiers van de kandidaat-consortia.

Voor het project R4-Zuid werd eind september een aangepaste bouwvergunning verleend. Momenteel zijn de voorbereidende werken lopende, zijnde het archeologisch onderzoek, de verplaatsing van de nutsmaatschappijen, de afbraak van de woningen en de overige onteigeningen. Ook hier is de voorkeursbieder voor de werken bekend. Rekening houdend met de voorbereidingstijd voor de opdrachtnemer zullen de werken vermoedelijk starten in het voorjaar van 2012.

De nieuwe A11 havenrandweg zuid naar Zeebrugge werkt de ontbrekende schakel weg tussen de N31 in Brugge en de N49 in Westkapelle. Zo wordt de bereikbaarheid van de haven en de kust verbeterd en stijgt tegelijk de leefbaarheid in de omliggende gemeenten. In 2010 werd het referentieontwerp afgerond en konden geïnteresseerde consortia hun kandidatuur indienen. De onderhandelingen zijn dus opgestart.

De aanleg van de A11 zorgt voor een versnippering van landbouwpercelen. Daarom wordt een gebruikswisselproject opgezet om de negatieve gevolgen voor de landbouwers te milderen. Het is de eerste keer in Vlaanderen dat dat voor een infrastructuurdossier gebeurt. De gebruikswissel wordt gerealiseerd in samenwerking met de VLM (Vlaamse Landmaatschappij).

Na de workshops met de adviesverlenende instanties eind 2010 vonden in 2011 de ontwerptekstbesprekingen van het plan-MER N60 plaats. De knooppuntoplossingen zullen in 2012 worden onderzocht tijdens het project-MER-proces. Tegelijk worden het RUP en het bestek opgemaakt.

#### **Andere missing links**

Sinds de ingebruikname van de nieuwe bruggen op het knooppunt Lummen (E313/E314) eind november 2010 zijn er geen files meer geconstateerd.

In de zomer van 2010 is het structureel onderhoud op de E40 van Sterrebeek tot Bertem uitgevoerd. Voor de herinrichting met een vierde rijstrook wordt een project-MER uitgevoerd. Momenteel loopt de mobiliteitsstudie die input zal leveren voor het project-MER. De studie, in opdracht van het Vlaams Verkeerscentrum, wordt regelmatig met de betrokken actoren binnen de diverse administraties besproken en bijgestuurd.

De A12 Boom-Brussel wordt omgebouwd tot een snelweg. De aanbestedingen voor de ontwerpstudie en het MER zijn gepubliceerd. Na goedkeuring van de dienst opdrachten kunnen beide studies van start gaan. Om de ontsluitingsproblemen van de omringende bedrijven op te lossen, zal de ontwerper de optie van een zwevende rotonde boven de A12 verder uitwerken.

De plan-MER-procedure om de A8 in Halle om te vormen tot een autosnelweg is in 2011 opgestart. Ze wordt samen uitgevoerd met de MER-procedure voor het afbakingsproces van het kleinstedelijk gebied rond Halle door de provincie Vlaams-Brabant. Voor een deel van het tracé werd al een voorontwerp opgemaakt. De belangrijkste elementen van het voorontwerp zijn een tunnel van ongeveer 2 kilometer lang en een aanpassing van het aansluitingscomplex met de R0.

De studie voor de aanpassing knooppunt 2 (Rieme-Noord) op de R4-west is lopende en de projectnota werd op de PAC goedgekeurd. Voor het kruispunt van de Zeeschipstraat met de R4 in Evergem is het grondmechanisch onderzoek in uitvoering. De technische studie wordt eind 2011 op de markt gebracht. Het programma voor de ombouw van R4-Oost wordt verder gezet.

Met het oog op de omvorming van de N49 tot snelweg (van Westkapelle tot Zelzate) is de aanleg gestart van ventwegen op het grondgebied Damme. Het MER schrijft een aantal ingrepen voor die vooraf moeten gebeuren. Omdat de aanleg van de N49 onder de Vredestraat in Damme niet onderzocht werd in het vorige MER, wordt nu nagegaan welke MER en RUP-procedures moeten worden gevolgd.

In 2010 zijn de werken gestart op de N31 in Brugge, waar de kruispunten met de Legeweg en de Koning Albert I-laan worden hervormd tot ongelijkgrondse kruisingen. Op die manier worden twee gevaarlijke kruispunten veiliger gemaakt en komt er een betere doorstroming op de Expresweg. Boven de rotonde op de

Koning Albert I-laan komt er een fietsers- en voetgangersbrug. Ook de dossiers voor de kruispunten van de N31 met de Chartreuzeweg en de Bevrijdingslaan zijn in voorbereiding. Het is de bedoeling om het dossier van de Chartreuzeweg eind 2011 te kunnen aanbesteden.

Er werd een studie opgestart die de technische en stedenbouwkundige haalbaarheid van de heraanleg van de doortocht in Lissewege onderzoekt. Die studie zal tegen het najaar 2011 afgerond zijn.

In 2010 werd een project-MER-studie (inclusief optimalisatiestudie) van de N8 Ieper-Veurne aanbesteed. De studie is momenteel lopende. Al in 2009 werden de eerste stappen gezet voor de onteigening. De sloop van een tiental woningen start in het najaar 2011.

Het project R11–N171 is een onderdeel van het Masterplan 2020 en omvat 3 onderdelen:

- de vertunneling van de R11 tussen de aansluitingen met de E19 en E313,
- de verbinding N10-R11 in Mortsels,
- ontsluiting van de Rupelzone naar de A12 door de N171.

Het project van de R11 moet prioritair worden aangepakt om de leefbaarheid van de dichtbevolkte zuidooststrand te verbeteren. Als eerste concreet project zal ter hoogte van de luchthaven van Antwerpen een volledige ondertunneling worden uitgevoerd. Die wordt zo geconcipieerd dat een latere verlenging mogelijk is. De bouwkost zal sterk afhankelijk zijn van het project dat na het doorlopen van het plan-MER als meest wenselijke alternatief uit de bus komt. Een van de te onderzoeken alternatieven voorziet in een gecombineerde aanleg spoor/weg in het openbaar domein van de R11.

Ik heb de Antwerpse gouverneur eind 2010 verzocht om de opmaak van een nieuw streefbeeld te begeleiden in overleg met de betrokken gemeenten en alle stakeholders. Met dat streefbeeld wil de Vlaamse overheid in overleg met de verschillende partners een visie ontwikkelen voor de R11, zowel voor de lokale bovengrondse R11 als voor de vertunnelde doorgaande R11 (vanaf nu R11bis genoemd).

Het is mogelijk dat Infrabel bij een gedeelte van de R11 betrokken wordt, als een van de varianten van de MER-studie voor de tweede ontsluiting van de Antwerpse Haven wordt gekozen. De streefbeeldstudie zal tegen oktober afgerond zijn. Vóór het jaareinde zal de tunnel aan de luchthaven aanbesteed worden. In 2012 zal de plan-MER-procedure starten.

De ondertunneling van de R11 is te vinden onder artikelnummer MDU/3MH-E-2-F/WT.

#### Te realiseren 2012

##### **Missing links Via-Invest (PPS)**

Volgens planning worden in 2012 de Noordelijke ontsluiting van de luchthaven en de werken aan de verkeerswisselaar in Lummen afgerond. De werken van het project noord-zuidverbinding Kempen en de R4-Zuid worden zijn in 2012 normaliter lopende.

Voor de projecten A11 en de noord-zuidverbinding Limburg loopt de onderhandelingsfase

In 2012 start de procedure voor het project-MER voor de omleiding van Ronse (N60). Parallel wordt het referentieontwerp met DBM-bestek opgemaakt. Indien nodig wordt ook het RUP opgestart.

##### **Andere missing links**

Voor het ombouwen van de A12 Boom-Brussel tot autosnelweg wordt in 2012 het project-MER afgerond en wordt de ontwerpstudie voortgezet. In de loop van 2012 zal het project-MER worden opgestart voor de omvorming van de A8 in Halle tot autosnelweg.

Het Masterplan 2020 bevat een aantal maatregelen die de mobiliteit in het Waasland moeten verbeteren. Dat luik omvat de oostelijke tangent in Sint-Niklaas: verbindingsweg E34-N70 en parallelwegen tussen Sint-Niklaas en Zwijndrecht. Voor die twee laatste deelprojecten wordt een conceptontwerp opgemaakt.

De oostelijke tangent vormt het sluitstuk van de ring rond Sint-Niklaas, tussen de N70 en E17, langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Puurs. In een eerste fase wordt een nieuwe verkeerswisselaar (Sint-Niklaas oost) gebouwd en worden de laterale wegen langs de E17 aangepast en verlengd tot op de nieuwe

verkeerswisselaar. In een tweede fase wordt de verbindingsweg aangelegd tussen de nieuwe verkeerswisselaar en de N70-R42. Die verbindingsweg wordt een weg met één rijstrook in beide richtingen en een ontwerpsnelheid van 70 km/u.

In de begroting zijn hiervoor middelen voorzien onder artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

De voorbereiding van de realisatie van de Handelsdokbrug wordt verder gezet, waarbij aansluitend gestreefd wordt naar een spoedige start van de werken.

### **Oosterweelverbinding**

De concrete stand van zaken met betrekking tot de Oosterweelverbinding wordt gerapporteerd in de zesmaandelijks voortgangsrapporten met betrekking tot het Masterplan 2020 in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

### **Toeristische functie van de wegen verbeteren**

#### Realisaties 2011

Met het project 10.000 stappen per dag willen de Limburgse Logo's en de Provinciale Dienst Gezondheid de Limburgers aanzetten tot meer beweging. Voor het project wordt in elke gemeente die deelneemt een bewegwijzerde 10.000-stappenroute gemaakt met een doorsteekroute van 4.000 stappen. 27 Limburgse gemeenten gingen de uitdaging aan. AWV leverde de vergunning af om de logo's aan te brengen op de routes langs de gewestwegen. Er werden ook afspraken gemaakt over de plaatsing van de borden.

#### Te realiseren 2012

Aan de hand van toeristische borden brengen we de troeven van de verschillende steden en regio's in beeld. Het ontwerpproces van de toeristische borden op autosnelwegen wordt verder gezet.

Ik zal met mijn collega voor Toerisme onderzoeken op welke manier de herdenking van 100 jaar WO I kan ondersteund worden door AWV (via mogelijk bijkomende bewegwijzering, punctuele ingrepen, ...).

### **Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken**

De laatste jaren zijn heel wat maatregelen genomen om de hinder bij wegwerkzaamheden te beperken en zo het draagvlak voor werken te vergroten. Concreet gebeurt dat door:

- externe bereikbaarheidsadviseurs aan te stellen die het aanspreekpunt vormen voor de burger en de handelszaken,
- interne communicatieverantwoordelijken in te zetten om tijdig, duidelijk en beter te communiceren naar burger en weggebruiker,
- waar mogelijk alternatieve uitvoeringsmethodes te gebruiken die minder hinder veroorzaken en de faseringen aan de noden van de omgeving aan te passen. Onderhoudswerken op autosnelwegen mogen bijvoorbeeld alleen in de daluren worden uitgevoerd.

Op 15 september 2009 ondertekende ik het minderhinderprotocol, samen met het Agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum en de organisaties Touring, VAB, Transport en Logistiek Vlaanderen, Febetra, UPTR, Unizo, Voka, NSZ en NAVB. De partners komen driemaandelijks samen om alle belangrijke wegenwerken op autosnelwegen en primaire wegen te bespreken. Zo kan AWV vooraf communiceren over de geplande werken en hebben de protocolpartners de mogelijkheid om suggesties en verbetervoorstellen te doen voor de timing en de organisatie van de werken.

#### Realisaties 2011

Het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalt na overleg met het Verkeerscentrum en het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) de meest aangewezen minderhindermaatregelen.

Voor de meest hinderlijke projecten voert AWV, boven op het gewone driemaandelijke overleg, een apart overleg met de protocolleden, om grondig te overleggen over projectgebonden hinder en eventueel het bestek aan te passen. Voor het structureel onderhoud op de E17 en op de E34 informeerde de leidend ambtenaar van het Agentschap Wegen en Verkeer de protocolleden rechtstreeks over de werken. Alle partijen ervaren dat als positief. Een dergelijk overleg werd ook gevoerd voor de werken aan het viaduct te Vilvoorde. Mede door de intensieve informatiecampaagnes rond die werven bleef de hinder al bij al beperkt.

Voor de werken aan het viaduct van Vilvoorde en voor de werken aan de verkeerswisselaar in Lummen heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een signalisatiesimulator gebruikt om vooraf in te schatten of de signalisatie duidelijk genoeg was. Op basis daarvan werden de signalisatieplannen aangepast. Voor de werken in Vilvoorde maakten de protocolleden deel uit van het testpaneel van de signalisatiesimulator.

Sinds dit jaar heeft AWV een dienstorder om de hinder tot een minimum te beperken. Het bevat enerzijds richtlijnen over hinder op autosnelwegen en over de aanpassing van de tijdsvensters. Uitgangspunten zijn een goede planning, en een doordachte fasering en uitvoeringswijze.

Tijdens de werken aan het viaduct van Vilvoorde zijn verschillende werven in de ruime omgeving niet voortgezet of opgestart. De werken aan het viaduct zijn uitgebreid aangekondigd via radiospots en een insert in een weekblad, maar ook via de website, elektronische nieuwsbrieven en sms. Er waren ook aankondigingen op VMS-borden boven de snelweg in Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt een evaluatie gemaakt van de grote werken om na te gaan waar eventueel nog ruimte voor verbetering is.

Dankzij een nieuwe informaticatool kan AWV omleidingen en faseringen van werken publiceren op de website van het Coördinatiepunt Wegenwerken. Op dit ogenblik zijn meer dan 4700 werken ingegeven in de databank van het Coördinatiepunt Wegenwerken. De databank bevat ook informatie over werken op gemeentewegen. Op basis van die gegevens en afspraken tussen de verschillende opdrachtgevers, worden de werken beter op elkaar afgestemd en kon de hinder in 2011 bij 110 werven worden beperkt.

De website [www.wegenwerken.be](http://www.wegenwerken.be), die gebaseerd is op de databank, is ook voor de burger een belangrijke informatiebron over wegenwerken en kreeg in 2011 een volledig nieuw kleedje. De website kreeg in 2011 gemiddeld 1200 unieke bezoekers per dag. Dat is een verdubbeling ten opzichte van 2010.

We doen belangrijke inspanningen om de gemeenten te informeren over het CPW. De ontwikkeling van het Generiek Informatie Platform Openbaar Domein (GIPOD) - een databank waarin alle mogelijke informatie over het openbaar domein kan worden opgenomen - zal het gebruik van het CPW zeker bevorderen.

Het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) heeft een minderhinderdraaiboek opgesteld voor alle wegen. De aanbevelingen gaan uit van een minderhindertoets: een checklist voor elk soort weg.

#### Te realiseren 2012

De bestaande initiatieven voor minder hinder worden voortgezet, aangevuld en verfijnd. Ook de activiteiten van het CPW worden verder uitgewerkt.

Bij werken langs autosnelwegen zal per project een minderhinderrapport worden opgemaakt dat gevalideerd wordt door de minderhinderwerkgroep. Bij grote werken worden het projectmatige protocoloverleg en informatiecampaagnes voortgezet.

Waar mogelijk zal optimaal gebruik worden gemaakt van dynamische sturingssystemen met mobiele borden of via het intussen uitgebreide netwerk van vaste informatieschermen op de portieken boven de weg. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal voor werken met grote hinder systematisch de mogelijkheden onderzoeken om real-time informatie aan te bieden. De volgende stap in de uitbouw van het CPW is dat andere initiatiefnemers, zoals Infrac, TMVW, Infrabel of W&Z de werken systematischer gaan invoeren in de databank.

De implementatiefase van de eerste fase van het GIPOD wordt in 2012 afgerond.



AWV zal de aanbevelingen uit het minderhinderdraaiboek van het VIM verfijnen en implementeren. In 2012 zorgt het Agentschap Wegen en Verkeer voor een tijdige, duidelijke en goede communicatie met alle verkeersdeelnemers. Op die manier is de burger altijd op de hoogte van de geplande werken en de eventuele hinder.

Minder hinder maatregelen kunnen zowel impact hebben op het investeringskrediet op artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT als het communicatiebudget met artikelnummer MDU/3MH-E-2-C/WT.

### **Nevenbedrijven**

We streven naar een kwaliteitsvol aanbod inzake nevenbedrijven teneinde de weggebruiker een volwaardig rustpunt aan te bieden langs onze snelwegen. Bij de vernieuwing van de concessies wordt dan ook gewaakt aan een verbetering van het sanitair aanbod, een aanbod gezonde voeding, ...

De laatste jaren wordt er een gebrek aan capaciteit vastgesteld voor vrachtwagens. Bij de vernieuwing van de concessies wordt het aanbod parkeerplaatsen verhoogd. In functie van de veiligheid worden op een aantal parkings specifieke bewaakte parkings opgericht

#### Realisaties 2011

In 2011 werden een aantal concessies voor de heraanleg en exploitatie van de autosnelwegparkings opnieuw in concurrentie gesteld. Het ging om de parkings te Nazareth en Kruishoutem (E17), Ranst (E34-E313) en Drogen (E40). De parking te Kruishoutem wordt een bewaakte vrachtwagenparking.

De overdracht van douanegebouwen naar het Vlaamse Gewest maakt het mogelijk de verwaarloosde grenszones te herwaarderen en (deels) een nieuwe bestemming te geven. De eigendomsoverdracht werd opgestart.

#### Te realiseren 2012

De vernieuwing van de concessies voor de heraanleg en exploitatie van de autosnelwegparkings wordt in 2012 verder gezet met de toewijzing van de concessie te Kalken (E17), waarvan de procedure nog in 2011 gestart is. Voor de concessies te Gierle (E34) en Groot-Bijgaarden (E40) wordt de gunningsprocedure gestart in 2012.

De bestaande parking te Zolder-Zonhoven (E314) wordt omgebouwd tot een volwaardige dienstzone met tankstation, shop en restaurant.

Het goederenverkeer, vooral van dure ladingen, vraagt strengere veiligheidsmaatregelen. Daarom wordt de vraag naar bewaakte vrachtwagenparkings verder ingevuld en zullen een aantal sites heraangelegd worden, in het bijzonder de grenszones te Postel (E34) en te Rekkem (E17), maar ook de site te Westkerke (E40). De exploitatie van deze parkings zal worden uitbesteed.

Tenslotte zullen de mogelijkheden van GPS-systemen om de autosnelweggebruiker informatie te verstrekken over een dienstzone onderzocht worden. Via dit positiebepalingsstelsel kan de weggebruiker dan op de hoogte worden gebracht over de afstand tot de eerstvolgende dienstzone, het type van de dienstzone en de diensten die er worden aangeboden, de mogelijkheid om een parkeerplaats voor de vrachtwagen te reserveren.

De kosten mbt de nevenbedrijven hebben impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

## 2.1.2 Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken

### Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) als uitgangspunt

#### Realisaties 2011

In 2011 heb ik voor het eerst een meerjareninvesteringsprogramma fietsinvesteringen goedgekeurd: het IFI 2011-2014. Om praktische redenen wordt het IFI als rollend meerjarenprogramma afgestemd op de goedgekeurde investeringsprogramma's van het Agentschap Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn. Ook met de subsidieprojecten van het departement MOW (afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid) wordt afstemming gezocht.

Een rollend meerjarenprogramma over een periode van 3 jaar heeft als voordeel dat er meer zekerheid is over toekomstige investeringen, inclusief reserveprogramma, zodat alle beschikbare kredieten effectief worden benut. Dat maakt het mogelijk om sneller te starten met de voorbereiding (onder meer onteigeningen).

Voorbeelden van dergelijke projecten zijn te vinden op [www.mobielvlaanderen.be/ifi](http://www.mobielvlaanderen.be/ifi).

Aan het Zennegat in Mechelen zijn in het najaar van 2011 de bruggen over het kanaal Leuven-Dijle en de Zenne voltooid. De geautomatiseerde beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle wordt door W&Z ingeschakeld in de centrale afstandsbediening. In Vilvoorde werd de technische studie opgestart voor de bouw van een fietsbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde. Verder is de bouw van de Damiaanbrug over de Dijle tussen Tremelo en Haacht begonnen en werd de bouw van een fietsbrug over de Demer in Aarschot gefinaliseerd.

Over de Zuidervaart in Brugge werd, ter hoogte van de Lurquinstuw, een nieuwe fietsbrug aangelegd. De ontwerpstudies zijn opgemaakt van de fietsbrug over de IJzer in Alveringem, van de fietsbrug over het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke in Adinkerke en van de onderdoorgang onder de Ter Platenbrug in Gent. Op verschillende plaatsen langs de Bovenschelde werd het jaagpad heraangelegd of hersteld om een veilig gebruik mogelijk te maken.

De convenantprocedure wordt in 2011 opnieuw uitgetekend. Daarbij komt de nadruk van het overlegmodel op het niveau van de GBC te liggen. Ook de subsidieregeling wordt herzien.

Het nieuwe fiets-GIS werd in het najaar 2011 voorbereid. De gegevens in de databank zullen jaarlijks worden geactualiseerd, zodat we de uitrol op het terrein van het BFF nauwgezet kunnen opvolgen.

In september 2011 vond het derde Fietscongres plaats dat de laatste ontwikkelingen op het vlak van het fietsbeleid in Vlaanderen presenteerde. Op het Fietscongres werd de verkiezing van een Fietsstad en Fietsgemeente 2012 aangekondigd. De kandidaatstelling zal in het najaar van 2011 plaatsvinden.

#### Te realiseren 2012

De projecten uit het meerjareninvesteringsprogramma IFI worden jaar na jaar uitgevoerd. In 2012 wordt volgens de gangbare principes van een rollend meerjarenprogramma, een bijgesteld IFI 2012-2015 opgesteld. Een accentverschuiving is dat het Vlaamse Gewest zelf opnieuw meer fietspaden aanpast of aanlegt. Gemeenten blijven nog altijd een belangrijke partner om een aaneensluitend fietsnetwerk te creëren. Het zwaartepunt van hun werkzaamheden zal echter meer en meer komen te liggen op Fietsfondsprojecten langs gemeentewegen, en minder op convenantgebonden modules voor de subsidiëring van fietspaden langs gewestwegen.

W&Z zal in 2012 werk maken van een aantal bijkomende vernieuwingen, zoals de aanleg van jaagpaden in het binnengebied van het GOG Kruibekke-Bazel-Rupelmonde, de bouw van een nieuwe fietsbrug over de Grote Nete in Hulshout-Houtvenne en de bouw van een nieuwe fietsbrug over de Dijle ter hoogte van de

Hananwijk in Werchter. De Damiaanbrug over de Dijle tussen Tremelo en Haacht wordt afgewerkt. Het jaagpad op de linkeroever van de Dijle tussen Werchter en Haacht wordt verhard.

In 2012 zal binnen het Landinrichtingsproject De Westhoek, de houten fietsbrug over de IJzer worden gebouwd ter hoogte van de Haringbeek in Alveringem. Over het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke wordt in Adinkerke een nieuwe fietsbrug gebouwd. In Gent wordt de onderdoorgang onder de Ter Platenbrug gerealiseerd. De ontwerpstudie voor de fietsbrug over de Bovenschelde in Avelgem is voorzien. Die brug verbindt de Trimaarzate in Avelgem, op een oude spoorwegbedding, met het RAVEL-fietsnetwerk in Wallonië.

De tweede fase van het jaagpad langs de Oostkaai in Ieper wordt gerealiseerd. Het pad maakt een veilige woon-werkverbinding mogelijk met het lokale bedrijventerrein. In 2012 wordt de studie van de fietsbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde te Vilvoorde voorzien.

Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt tussen brug 8 Rijkevorsel en brug 9 Sint-Lenaarts een nieuw jaagpad aangelegd.

In het kader van de groenpool Parkbos in Gent worden de nodige voorbereidingen getroffen in functie van de geplande realisatie van de Parkbosbruggen in 2013.

Dit heeft binnen AWW impact op de artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012 : 54.875.000 euro).

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012: 124.109.000 euro).

### **De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen**

Ik vind het heel belangrijk dat we bij de (her)aanleg van wegen, inclusief fietspaden, specifiek aandacht besteden aan veilige voorzieningen voor voetgangers, fietsers en motorrijders. Meer in het algemeen moeten we aandacht blijven hebben voor een verkeersveilige weginrichting en –uitrusting voor alle weggebruikers.

#### Realisaties 2011

Sinds 2007 voert het Agentschap Wegen en Verkeer visuele inspecties uit van het comfort van fietspaden langs gewestwegen. In 2009 werden de inspecties een tweede maal uitgevoerd en in 2011 werden opnieuw alle fietspaden geïnspecteerd. De inspecteurs letten onder meer op problemen met waterafvoer, overgroeiing, obstakels, lokale en globale oneffenheden en langse gebreken.

De uitgebreide inspecties worden verwerkt in het rapport Staat van de fietspaden. In 2011 wordt het rapport uitgebreid en zal het ook informatie geven over de conformiteit met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen met betrekking tot de veiligheid van de fietspaden.

In april 2011 werd de nieuwe vlakheidsnorm uit het Standaardbestek 250 van kracht voor fietspaden.

Het pilootproject met 5 trillingsmeetfietsen, uitgevoerd door de Fietsersbond, werd in 2011 met succes afgerond. De meetfietsen, ontwikkeld door de KU Leuven, werden nog verbeterd door ze uit te rusten met een derde sensorwiel zodat de metingen onafhankelijk van de eigenschappen van de bestuurder gebeuren. De kwaliteit (comfort en veiligheid) van 1.300 km fietspaden in 16 proefgemeenten werd gemeten. Vooral op het vlak van trillingscomfort lagen de meetwaarden te laag. Nieuwe richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen en de sensibilisering van wegbeheerders en aannemers moeten verbetering brengen.

Ik heb er net als de vorige jaren op aangestuurd dat de fietspaden een gerichte schoonmaakbeurt krijgen. Voor het eerste jaar vond een veegactie in de lente plaats en voor het vierde jaar een veegactie bij het begin van het nieuwe schooljaar. Het Agentschap Wegen en Verkeer plant de gerichte veegacties standaard in. De VVSG spoort de steden en gemeenten aan om bij de start van het nieuwe schooljaar veegacties op gemeentelijke fietspaden uit te voeren.

Het Meldpunt Fietspaden registreerde in 2010 1.607 meldingen. In 78,1 % van de gevallen volgde een reactie van de wegbeheerder (gemeente of gewest) via het meldpunt. Voorbeelden van investeringen om fietspaden te verbeteren, zijn te vinden op [www.mobielvlaanderen.be/ifi](http://www.mobielvlaanderen.be/ifi).

W&Z heeft in 2011 het jaagpadherstel langs de Vlaamse waterwegen voortgezet. Langs het

Zeekanaal Brussel-Schelde werd het jaagpad vernieuwd op de linkeroever tussen Humbeek en Zemst. Op het kanaal Leuven-Dijle zijn in 2011 verschillende delen van het jaagpad hersteld, zoals op linkeroever in Herent tussen Cargill en de zwaairom over een afstand van 1.000 m, en op rechteroever tussen sluis Kampenhout en sluis Boortmeerbeek over een afstand van 3.300 m. W&Z heeft ook een nieuwe fietsbrug over de Dijle in Rotselaar gebouwd.

De eerste fase van het fietspad langs de Oostkaai in Ieper is gerealiseerd. Een nieuwe fietsbrug werd geplaatst over het kanaal Plassendale-Nieuwpoort ter hoogte van het Plassendale-sluizencomplex. Ze herstelt een fietsverbinding die al jaren onderbroken was. De bouw van de fietsbrug over de Durme te Lokeren werd aangevat. De verharding van de fiets- en voetgangersbrug in Rijkevorsel werd gebruiksvriendelijker en veiliger gemaakt.

Langs het Albertkanaal werd de jaagpadverharding tussen Kwaadmechelen en Olen vernieuwd. Hetzelfde gebeurde op verschillende plaatsen langs het kanaal Bocholt-Herentals in Lommel, Dessel, Mol, Geel en Olen.

#### Te realiseren 2012

Onder meer de lokale overheden zullen de 5 meetfietsen kunnen gebruiken om de kwaliteit van alle fietspaden op hun grondgebied te meten. De resultaten van de metingen worden ondergebracht in een online databank. Het Vademecum Fietsvoorzieningen zal in 2012 worden geactualiseerd en uitgebreid met een onderdeel over het uitvoeren van comfortmetingen en verfijningen van de richtlijnen op basis van recent gepubliceerde fietsongevallenanalyses.

Voor 2012 wordt de rechteroever van het kanaal Leuven-Dijle ter hoogte van de kanoclub Mechelen hersteld over een afstand van 2.000 m. Op het Netekanaal wordt het gedeelte op de linkeroever hersteld tussen de duiker Bollaak en de brug Emblem over een afstand van 1.000 m.

De fietsbrug over de Durme in Lokeren zal in gebruik worden genomen. Die fietsbrug maakt deel uit van de integrale fietsverbinding langs de spoorweg Gent-Antwerpen. Meer en meer fietsers zoeken dergelijke trajecten op om naar het werk, naar school of naar vrienden te fietsen. Het is een verbinding die een groot groeipotentieel heeft.

Binnen het beheersgebied van nv De Scheepvaart zijn vernieuwings- en onderhoudswerken gepland voor een globaal bedrag van 2 miljoen euro. Ook het fiets- en voetveer over de Gemeenschappelijke Maas in Uikhoven zal worden vernieuwd.

Investeringen bij AWV in het kader van fietspaden hebben impact op artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012 : 54.875.000 euro).

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012: 124.109.000 euro).

### **Interregionaal beleid**

Binnen het Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit en onder coördinatie van de Vlaamse en Brussels fietsmanagers kwam de werkgroep FietsGEN verschillende keren samen. In samenwerking met de provincie Vlaams-Brabant werd een voorbereidende studie voor de realisatie van een FietsGEN uitgeschreven. Ondertussen zijn concrete projecten verder uitgevoerd, zoals de aanleg van nieuwe fietswegen in Zaventem en Machelen, op de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (opengesteld

in september 2011). Verschillende samenwerkingsovereenkomsten zijn afgesloten om enkele missing links op te lossen in de fietsroutes tussen Vlaanderen en Brussel.

### **Comodaliteit fiets-openbaar vervoer**

Fietspunten stimuleren het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer door fietsdiensten aan te bieden in de directe omgeving van drukke mobiliteitsknooppunten. De medewerkers houden toezicht op de fietsenstallingen en onderhouden ze. Fietsgebruikers kunnen er een fiets huren of kleine herstellingen laten uitvoeren die noodzakelijk zijn om veilig en reglementair thuis te geraken, meer uitgebreide informatie staat op [www.fietsenwerk.be](http://www.fietsenwerk.be).

De fiets is een belangrijke schakel in de duurzame mobiliteitsketen en kent een groot potentieel als voor- en natransportmiddel bij het openbaar vervoer. De combinatie van fiets en openbaar vervoer vormt dus een sterk wapen in de strijd tegen koning auto. Fietsgebruikers hebben alle recht om met een uitstekende dienstverlening in de watten te worden gelegd. De fietspunten tekenen daarvoor present. Bovendien worden ze uitgebuit door ondernemingen uit de sociale economie die voor de uitbouw van de diensten een beroep doen op mensen die moeilijk hun weg vinden naar het normale arbeidscircuit. Een win-winsituatie dus.

Voorlopig zijn de fietspunten vooral te vinden aan treinstations. Het concept is immers gegroeid vanuit een oproep van de NMBS-Holding rond het beheer van fietsenstallingen. In 2007 zijn de eerste fietspunten opgericht aan de acht grootste treinstations in Vlaanderen en Brussel. Sindsdien kende het netwerk dankzij het grote succes een exponentiële groei: in 2008 kwamen er nog vijf fietspunten bij, in 2009 werd het aantal meer dan verdubbeld. Begin 2010 opende in Namen het eerste fietspunt op Waalse bodem. Halfweg 2011 is de kaap van veertig fietspunten bijna gerond en is nog een tiental locaties in ontwikkeling.

#### Realisaties 2011

De Vlaamse overheid zette in 2011 actief in op de comodaliteit van fiets en openbaar vervoer via:

- de bouw van fietsenstallingen aan halteplaatsen van De Lijn. In de nieuwe beheersovereenkomst is opgenomen dat 95 % van de hoofdhalttes tegen 2015 moet uitgerust zijn met een fietsenstalling,
- de ondersteuning van het project Velo in Antwerpen, van 2011 tot 2013 door De Lijn (250.000 euro/jaar). De deelfietsen van Velo vormen duidelijk een verlengstuk van het openbaar vervoeraanbod in Antwerpen,
- de ondersteuning van de opstartfase van het deelfietsproject Blue Bike in 30 stationsomgevingen met fietspunten in Vlaanderen (subsidie van 150.000 euro). Abonnees van het systeem kunnen de fietsen gebruiken voor ritten die aansluiten op het openbaar vervoer. Blue bikes zijn vooral interessant voor occasionele bezoekers die de fietsen gebruiken om hun eindbestemming te bereiken en de fiets dezelfde dag nog terugbrengen bij het fietspunt (naar het voorbeeld van de Nederlandse OV-fiets). Zie ook [www.blue-bike.be](http://www.blue-bike.be).

#### Te realiseren 2012

De ondersteunde fietsprojecten hebben vooral tot doel om het fietsgebruik in het voor- en natransport van het openbare vervoer te stimuleren. In 2012 wordt onderzocht in welke mate de comodaliteit fiets-openbaar vervoer bijdraagt tot een duurzamere vervoerswijzekeuze (modal shift). Activiteiten rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MB0/1MF-E-2-C/WT (100.000 euro NGK).

## **2.1.3 Het openbaarvervoernetwerk verder uitbouwen**

### **Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies**

Om de verkeersdruk op de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden op te vangen, voorzag het RSV (tweede herziening) in de uitbouw van netwerken voor het voorstedelijk collectief vervoer.

Het Gewestelijk Expressnet Brussel houdt een verdubbeling in van het aantal sporen op 5 spoorlijnen. Op de lijnen Brussel–Halle en Brussel–Leuven is die verdubbeling al gerealiseerd. De volledige afwerking van het GEN werd uitgesteld naar 2016. Voor de tak naar Nijvel werd 2018-2019 voorgesteld.

De integratie van de spoorlijnen met de andere vervoersmodi wordt uitgewerkt in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, die in de regio Brussel/Vlaams-Brabant 4 tramlijnen plant (Boom-Willebroek-Londerzeel-Brussel, Ninove/Gooik-Lennik-Dilbeek-Brussel, Heist-op-den-Berg-Haacht-Zaventem Luchthaven-Brussel en de tangentiële verbinding in de Rand rond Brussel Jette-Heizel-Vilvoorde-Zaventem luchthaven-Kraainem-Tervuren). Voor het voorstedelijk vervoer rond Leuven worden concepten met de bus uitgewerkt. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en het Masterplan 2020 vormen het kader voor de uitbreiding van het voorstedelijk vervoer in Antwerpen.

In navolging van het RSV en binnen de Mobiliteitsvisie 2020 is een onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden om het voorstedelijk vervoer in de Gentse regio uit te breiden. Met die studieresultaten als uitgangspunt zullen de tramverlenging van Zwijnaarde Brug naar Zwijnaarde, de bediening van The Loop (Flanders Expo) en UZ Gent worden gerealiseerd. De heraanleg van de Kortrijksesteenweg, met traminfrastructuur voor een verbinding tussen Sint-Denijs-Westrem en de Dampoort, volgt daarna.

Voor het Spartacusproject is een netwerk uitgewerkt van snelle openbaarvervoersverbindingen in Limburg, waarbij het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk wordt verbonden met de Limburgse kleinstedelijke gebieden.

De uitbouw van het spoorgebonden streekvervoer in West-Vlaanderen legt het accent op het voorbereiden van de doortrekking van de kusttram van Koksijde naar Veurne, een nieuwe interstedelijke snelle spoorverbinding tussen Brugge en Zeebrugge, en het SHIP-project in Zeebrugge.

#### Realisaties 2011

In 2011 werden de verschillende tram- en sneltramprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 verder onderzocht op hun vervoerskundige meerwaarde en financiële haalbaarheid. In 2011 werden de volgende stappen genomen.

#### *Antwerpen*

Voor de lightrailprojecten en de ontwikkeling van het voorstedelijk tramnet besteedt het Masterplan 2020 vooral aandacht aan het voorstedelijk tramnet dat complementair is met het NMBS-net.

De Vlaamse Regering heeft op 30 maart 2010 beslist om de volgende vier tramverlengingen toe te voegen aan de al goedgekeurde tramprojecten uit het oorspronkelijke Masterplan en de uitbreiding daarop, LIVAN 1. Dat laatste behelst de ingebruikname van de premetrokoker onder de Turnhoutsebaan, het doortrekken van de tramlijn tot de August van de Wielelei en een aftakking langs de E 313 tot aan de P+R in Wommelgem (op langere termijn tot P+R Ranst).

De vier tramprojecten zijn:

- een tramverlenging tot Beveren,
- een tramuitbreiding naar Wilrijk,
- een tramuitbreiding van Wijnegem via de N12 tot de KMO-zone Waterstaat in Schilde (op termijn tot in Oostmalle),
- de verdere uitbreiding van de tramlijn parallel aan de E313 (LIVAN 1) tot de P+R in Ranst.

Concreet werd eind 2010/ begin 2011 het volgende gerealiseerd.

- Brabo I: de tramverlengingen Mortsel–Boechout, Deurne–Wijnegem en de bouw van de tramstelplaats in Deurne. De werken zijn in oktober 2009 gestart. De werken voor de tramlijnverlenging Mortsel–Boechout zitten op schema. Ondanks de vernietiging van de bouwvergunning voor de tramlijn Deurne–Wijnegem door de Raad van State, werd de bouwvergunning eind september geregulariseerd, zodat er een reële kans is dat er geen substantiële vertraging komt.
- Brabo II: in mei 2010 startte de verdere concretisering van de studies over de tramverlenging naar Ekeren, de verbinding Eilandje–Brusselstraat en de verkeersorganisatie van het Operaplein. Ook de stedenbouwkundige studie werd heropgestart. In 2011 zal de voorziene MER-procedure worden opgestart. Op 23 september 2011 werd door de Vlaamse Regering beslist tot de aanleg en financiering.

- LIVAN 1: Voor de ingebruikname van de premetrokker onder de Turnhoutsebaan, de verlenging naar Wijnegem en de aftakking naar de P+R in Wommelgem zit het plan-MER in de eindfase en werd het bestek verder uitgewerkt. De gunningprocedure is opgestart.

### ***Limburg***

In september 2011 werd een nota voorgelegd aan de Vlaamse Regering over de actualisering van kostprijs, potentiële en timing van sneltramlijn 1 Hasselt–Maastricht en over de stand van zaken voor de sneltramlijn 2 Hasselt–Maasmechelen en sneltramlijn 3 Hasselt–Neerpelt–Lommel. Op 23 september 2011 werd door de Vlaamse Regering een principiële keuze gemaakt voor een elektrische tram tussen Hasselt en Maastricht.

De Vlaamse Regering heeft aan De Lijn gevraagd om de nodige ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met Nederland uit te werken en de overeenkomsten met de Vlaamse steden en gemeenten af te ronden. Als deze openstaande zaken uitgeklaard zijn, is het dossier voor Spartacuslijn 1 volledig.

Het dossier van de sneltramlijn 2 Hasselt – Genk – Maasmechelen bevindt zich in een fase van trajectafweging (plan-MER fase) en wordt verdergezet.

Voor de verbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel werd op vraag van Federaal minister Vervotte en mij een vergelijkende studie uitgevoerd. Gezien uit de studie is gebleken dat een treinverbinding een betere optie is, werd door de Vlaamse Regering beslist, gesprekken op te starten met de Federale minister van Overheidsbedrijven zodat de realisatie van de verbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel opgenomen wordt in het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS-groep. De PlanMER procedure voor de verbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel zal worden verdergezet met zowel de optie Lightrail (sneltram) als Lightrain (trein) zodat een eventuele realisatie door De Lijn van deze verbinding uit het Spartacusplan mogelijk blijft.

### ***Oost-Vlaanderen***

Het traject van tramlijn 1 werd aangepakt, met onder meer de realisatie van deel 1 van het Kobra-project, de heraanleg van de Elisabethlaan, Kortrijksesteenweg, Schouwburgstraat en Korte Meer. Daardoor rijdt de drukste tramlijn van Vlaanderen sinds april 2011 in beide richtingen via een volledig vernieuwd tracé tussen Gent Sint-Pieters en het centrum.

Voor de heraanleg van de Rozemarijnbrug en de PAG-as (zie verder onder 2012) startte Eandis met voorbereidende nutswerken. Sedert 5 september 2011 werd daarom een aangepast tramnet in gebruik genomen, met omleidingen voor verschillende tramlijnen. De omleidingen blijven van kracht tot het beëindigen van de werken aan de PAG-as, voorzien in het najaar van 2013.

De finale bouwaanvraag van de tramverlenging lijn 21 naar Zwijnaarde Dorp en het bestek zijn klaar en werd de financiering goedgekeurd. De werken van De Lijn zijn voorzien om op te starten in het najaar van 2012.

De Elisabethlaan en het deel van de Kortrijksesteenweg tussen R40 en Elisabethlaan worden volledig heringericht, goed voor een weg- en spoorvernieuwing én de invoering van een toeritdosering op het kruispunt R40–N414 voor de doorstroming van tramlijn 1. De wegeniswerken zijn eind oktober 2009 gestart. De werken aan het dubbelspoor zijn gestart in april 2011. Het einde van de werken op de R40 is voorzien tegen november 2011.

In december 2011 wordt een studiefase opgestart voor de tramverlengingen, , van de lijnen 3 (as Mariakerke–Korenmarkt–Sint-Jacobs–Dampoort), waarbij de optie Trolleybus ook wordt meegenomen en 7 (as Sint-Denijs-Westrem–Gent Sint-Pieters–Zuid–Dampoort).

### ***Vlaams-Brabant***

De shortlist van prioritaire tramprojecten voor de provincie Vlaams-Brabant bevat, naast de inspanningen voor het GEN, de volgende voorstellen:

- Boom–Willebroek–Londerzeel–Brussel,

- Ninove/Gooik–Dilbeek–Brussel.
- Heist-op-den-Berg–Haacht–Zaventem Luchthaven–Brussel,
- Tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette–Heizel–Vilvoorde–Zaventem Luchthaven–Kraainem–Tervuren,

De eerste drie tramlijnen vullen de missing links in het NMBS-netwerk in en vormen een interessante aanvulling op het GEN-netwerk van de NMBS. De laatste twee tramlijnen kunnen instaan voor een betere ontsluiting met de nationale luchthaven in Zaventem. Bovendien ondersteunt de tangentiële verbinding de aannames in de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en de ontlasting van de R0. De MER-studie voor deze tramlijnen werd uitgeschreven in het voorjaar 2011. Het studie bureau werd in juni 2011 geselecteerd.

### *West-Vlaanderen*

Voor het tramproject Koksijde-Veurne werd begin 2010 een studie bureau aangesteld. Ondertussen is de trechteringsstudie afgewerkt en is het schetsontwerp opgemaakt. De project-MER-procedure en de GBC/PAC-procedure werden opgestart.

Midden 2011 heeft De Lijn het kennisgevingsdossier van het project-MER voor het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) in Zeebrugge ontvangen voor opmerkingen.

### Te realiseren 2012

#### *Antwerpen*

De lopende studies, aanbestedingsprocedures en de opgestarte werken van de diverse tramprojecten worden voortgezet. Voor de volgende tramclusters worden MKBA's opgemaakt: Wijnegem–Schilden en Wommelgem (tracé naast E 313), Wilrijk, Borsbeek, Mortsels–Edegem–Kontich en Hoboken: Schoonselhof–Hemiksem.

#### *Oost-Vlaanderen*

In Gent zijn er de komende jaren grootschalige werken op belangrijke verkeersassen en knooppunten, met diverse tramonderbrekingen tot gevolg. Daarvoor worden de nodige omleidingen voorzien.

De Rozemarijnbrug wordt helemaal heraanlegd, een gezamenlijk project van De Lijn, de stad Gent, W&Z en TMVW. De brug wordt vernieuwd met een waterdichte rok waarop nieuwe sporen en een nieuwe bestrating worden geplaatst. Ook de sporen in de bochten Bernard Spaelaan en de Coupure Rechts worden vervangen door trillingswerende materialen die de geluidshinder van de tram tot een minimum herleiden. De start van de werken is voorzien in maart 2012 en zouden in oktober van dat jaar afgerond zijn.

Aansluitend hierop starten de werken aan de PAG-as (heraanleg Papegaaistraat, Annonciadenstraat en Gebroeders Vandeveldestraat). Een vernieuwing van gevel tot gevel over een totale lengte van 650 m, waarna ook de Recollettenbrug wordt vernieuwd. Het einde van de werken is voorzien in het najaar van 2013. Tot zolang is een aangepast tramnet in gebruik.

Voor deel 2 van het Kobra-project worden de tramsporen in de Cataloniëstraat doorgetrokken in de (te heraanleggen) Belfortstraat. De start van de spoorwerken is voorzien in februari 2012.

De tramlijnen 21 en 22 worden doorgetrokken tot in Zwijnaarde. De start van de werken is volgens de huidige planning voorzien in het najaar van 2012 en het einde is voorzien in 2014.

In functie van de volgende toekomstige projecten wordt in 2012 verder werk gemaakt van de volgende studies.

- The Loop (Flanders Expo): het rondmaken van de tramlus van lijn 1 op de site Flanders Expo. De start van de werken is gepland voor midden 2014.
- Tram- of Trolleyverbinding lijnen 3 & 7: studiefase tot december 2013. De studie Muide – Dok Noord – Dok Zuid –Dampoort (lijn 4) zal in 2012 opgestart worden.



- Tramverlenging UZ: tramlijn 4 wordt doorgetrokken op de site van het UZ Gent. Het begin van de werken is gepland in het najaar 2013. Een jaar later moet lijn 4 een nieuwe halte hebben op de terreinen van het Universitair ziekenhuis.
- Heraanleg Brusselsesteenweg: De volledige Brusselsesteenweg wordt heraangelegd vanaf de Schooldreef tot de Keizersbrug. De werken beginnen in het voorjaar van 2013 en moeten twee jaar later afgerond zijn. De werken worden verdeeld in verschillende fases, waarbij fase 1 het deel tussen de Schoolstraat en de Hoveniersstraat aanpakt. In volgende fases wordt het deel Hoveniersstraat tot en met de Keizersbrug aangepakt.
- Stelplaats Wissenhage: de uitbreiding van het tramnet in Gent vraagt een stelplaats aangepast aan de normen van vandaag. Daarom start in 2014 de bouw van de stelplaats Wissenhage. Die zou in 2015 in dienst moeten zijn. De ontsluiting van de nieuwe stelplaats gebeurt via de Gaardeniersbrug.
- Heraanleg as Brabantdam–Vogelmarkt–Kouter: na de realisatie van de PAG-as staat het vervolg van die as op de planning. De Kouter, Vogelmarkt en Brabantdam krijgen vernieuwde sporen, een nieuwe bestrating en een herziening van de halte-inplanting over een lengte van 380 m. Timing: najaar 2014.

### ***Limburg***

Nu de Vlaamse Regering een principiële beslissing heeft genomen over sneltramlijn 1 Hasselt-Maastricht kan De Lijn het dossier concreet uitwerken. De Lijn zal de nodige ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met Nederland uitwerken en de overeenkomsten met de Vlaamse steden en gemeenten afronden. Als deze openstaande zaken uitgeklaard zijn, is het dossier voor Spartacuslijn 1 volledig.

Voor sneltramlijn 2 zal verder worden gewerkt aan het plan-MER.

De PlanMER procedure voor de verbinding Hasselt – Neerpelt – Lommel zal worden verdergezet met zowel de optie Lightrail (sneltram) als Lightrain (trein) zodat een eventuele realisatie door De Lijn van deze verbinding uit het Spartacusplan mogelijk blijft.

### ***Vlaams-Brabant***

De streefdatum voor de oplevering van het plan-MER voor de vier prioritaire tramlijnen in Vlaams-Brabant wordt voorzien in het voorjaar van 2013. Op dat moment is er een beter zicht op het traject, de haltes en de haalbare snelheid, waarna men de project-MKBA kan opstarten.

### ***West-Vlaanderen***

Voor de tramlijn Koksijde–Veurne zal in 2012 op basis van het schetsontwerp een stedenbouwkundige studie worden uitgevoerd en worden voorontwerp en ontwerp opgemaakt in voorbereiding van het bestek. De project-MER-procedure start eind 2011 met het oog op een definitieve goedkeuring van het MER eind 2012. Eind 2012 zal de MKBA afgewerkt worden en zal de projectnota besproken worden op GBC en PAC.

De haalbaarheidsstudie in samenwerking met de NMBS-groep voor de snelle spoorverbinding (lightrail of lightrain) Brugge – Zeebrugge wordt in 2012 opgestart. Dit naar analogie van sneltramlijn 3 in Limburg.

In 2012 wordt de MER-procedure voor SHIP verder opgevolgd. Die heeft tot doel om de meest effectieve en efficiënte oplossing te vinden voor de tramverbinding tussen Blankenberge en Knokke. Een verdere analyse van de technische modaliteiten en voorwaarden van alle vervoersmodi worden daarin uitgewerkt, met onder andere de auto- en tramtunnel. De Kusttram Knokke – Oostende – De Panne wordt in 2012 verder uitgebouwd en geoptimaliseerd.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Z/IS en MBO/1ME-E-2-Z/IS. Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Z/IS.

### Voorstadnetten versterken

De Lijn besteedt bij de realisatie van haar Mobiliteitsvisie 2020 bijzonder aandacht aan de uitbouw van de voorstadsnetten, zeker in de regio's Brabant-Brussel, Antwerpen en Gent. Zo zal in december 2015 het Regionet Brabant-Brussel, het snelbusonderdeel van het GEN, fors uitgebreid zijn. Ook de (voor)stedelijke vervoernetwerken in Antwerpen en Gent worden verder uitgebouwd. Daarbij wordt de nadruk gelegd op kwaliteit, met speciale aandacht voor snelheid, regelmaat en capaciteit. De voorstedelijke bediening in andere regionaalstedelijke gebieden is een belangrijk actiedomein.

De Lijn houdt bij het uittekenen van haar openbaarvervoersaanbod rekening met het aanbod van de andere stads- en streekvervoermaatschappijen en de spoorwegen. Het agentschap voert daarom constructief overleg met die maatschappijen, onder meer om vraag en aanbod, halten, reiswegen en dienstregelingen (aansluitingsmogelijkheden) optimaal op elkaar af te stemmen.

#### Realisaties 2011

De interne studies om de voorstadnetten van Antwerpen en Gent te versterken in samenhang met de tramprojecten zijn lopende. Gelijkijdig met de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie 2020 werd een afzonderlijke detailstudie opgestart die een toekomstige structuur uittekent voor het openbaarvervoersnetwerk van De Lijn in de omgeving van Leuven. De resultaten van die studie worden in het projectplan ingepast.

In West-Vlaanderen moet worden ingezet op de (voor)stadsnetten van de regionaalstedelijke gebieden Brugge, Oostende, Kortrijk en Roeselare. De regionaalstedelijke gebieden zijn immers belangrijke aantrekkingspolen op het vlak van woon-werk- en woon-schoolverkeer (onder meer ook in functie van aansluiting met de NMBS-stations), maar evengoed op het vlak van winkel-, recreatief en toeristisch verkeer, zowel voor de randgemeenten als voor de verdergelegen gebieden.

Daarnaast blijft De Lijn uiteraard ook continu werken aan de verdere optimalisatie van de bestaande stads- en voorstadsnetten in Vlaanderen.

#### Te realiseren in 2012

- Het voorstadsnet van Antwerpen wordt aangepast volgens de netmanagementprincipes in samenhang met de tramprojecten.
- Het Spartacusplan bevat de netmanagement-uitgangspunten voor de aanpassing van het openbaarvervoersnet in Hasselt-Genk.
- Het voorstadsnet van Gent wordt aangepast volgens de netmanagementprincipes in samenhang met de tramprojecten.
- De voorstadnetten Oostende, Brugge, Kortrijk en Roeselare worden verder geoptimaliseerd en aangepast volgens de netmanagementprincipes.
- In 2012 wordt de haalbaarheidsstudie opgestart voor een mogelijke sneltramlijn Aalst – Dendermonde – Sint-Niklaas. Dit maakt onderdeel uit van nieuw beleid en dient ook aan een MKBA toets te worden onderworpen. In dat kader wordt ook de link gelegd naar de voorstadnetten van respectievelijk Aalst, Dendermonde en Sint-Niklaas.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Z/IS en MDU/3MH-E-2-D/WT. Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Z/IS.

## **Snelbussennetwerk uitbouwen**

### Realisaties 2011

De nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en De Lijn neemt een concept voor snelbussen op als een operationele doelstelling voor De Lijn. In 2011 werd het nieuwe snelbusconcept uitgewerkt via een intensieve interactie tussen de klant en een multidisciplinair team van De Lijn. Het concept werd in een volgende fase breder getoetst via kwantitatief marktonderzoek. Het resultaat was een lijnvoeringsconcept waarmee De Lijn ook automobilisten kan aantrekken en dat in eerste instantie – maar niet noodzakelijk exclusief - gericht is op woon-werkverkeer.

Cruciaal in het concept is de goede doorstroming voor de bus om nieuwe reizigers aan te trekken en de kwaliteit voor de huidige reizigers te verhogen. Openbaar vervoer kan in congestiegevoelige gebieden alleen maar sneller zijn dan de auto als het absolute voorrang krijgt.

Er werd ook een tariefvoorstel uitgewerkt. De huidige snellijnen en de snellijnen in de Mobiliteitsvisie 2020 werden een eerste maal afgetoetst aan het concept. Ook werd gezocht naar andere opportuniteiten in het net, zoals voorlopers op light trains uit de Mobiliteitsvisie of nieuwe verbindingen. Een inpassing in het bestaande openbaarvervoernet is cruciaal.

Later dit jaar worden pilotprojecten voorbereid. De noodzakelijke doorstromingsmaatregelen, aanpassingen aan halteaccommodatie en ingrepen met betrekking tot P+R's worden in kaart gebracht. De Lijn onderneemt vervolgens actie om die randvoorwaarden vervuld te krijgen.

### Te realiseren 2012

In 2012 zal de exploitatie van de pilotprojecten worden opgestart, op voorwaarde dat de randvoorwaarden vervuld kunnen worden. Het gebruik van de pilotlijnen zal nauwgezet worden opgevolgd. De evaluatie zal op netwerkniveau richtinggevend zijn voor de verdere uitbouw van snellijnen die voldoen aan het nieuwe concept. De huidige snellijnen zullen worden geëvalueerd om na te gaan of ze in het nieuwe concept passen.

Investerings op dit domein of in acties rond dit thema hebben een impact op de artikelnummers MBO/1ME-E-5-Z/IS en MDU/3MH-E-2-D/WT. Werkingskosten op dit domein hebben een impact op het artikelnummer MBO/1ME-E-2-Z/IS.

## **Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten**

De stationsomgevingen zijn belangrijke plaatsen in het stedelijk weefsel. Het zijn overstapplaatsen van het ene vervoermiddel naar het andere, waardoor multimodale polen worden gecreëerd, en de logische locaties om wonen, werken, winkelen, ontspannen en verplaatsen te combineren.

Voor de functie van stations als multimodale knooppunten van openbaar vervoer moeten de nodige investeringen verder worden uitgevoerd. Overleg en afstemming met alle betrokkenen blijven cruciaal. Een geïntegreerde aanpak waarbij de zones worden aangepakt volgens het STOP-principe, is nodig.

Om het aandeel fietsers in het voor- en natransport te verhogen wordt bijzondere aandacht besteed aan de fietsbereikbaarheid en het aanbod aan diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen. Ook de comodaliteit tussen openbaar vervoer en autodeelprojecten (Cambio en privé-initiatieven) wordt waar nuttig gestimuleerd.

### Realisaties 2011

Binnen het fonds stationsomgevingen zijn in 2011 (bijkomende) investeringen gerealiseerd of in uitvoering in de stationsomgevingen van Mechelen, Gent Sint-Pieters, Aalst, Roeselare en Oostende. Op het programma staat voorts de stedenbouwkundige vergunning voor het station Mechelen en een startnota voor de stationsomgeving Kortrijk.

Vanuit het fonds stationsomgevingen is financiële participatie vanwege De Lijn voorzien voor de stationsomgevingen van Lier, Turnhout, Geraardsbergen, Ronse, Dendermonde, Opwijk, Londerzeel, Diest,

Tienen, Landen, Genk, Diksmuide, Veurne, Waregem, Kortrijk, Denderleeuw, Ingelmunster, Izegem, Antwerpen-Luchtbal, Herentals en Deinze (na initiatief van de gemeente of NMBS).

#### Te realiseren 2012

Financiële voorzieningen uit het fonds Stationsomgevingen zijn voorzien voor:

- studiewerk in de stationsomgevingen van Lier, Kapellen, Turnhout, Turnhout-Zuid, Denderleeuw, Geraardsbergen, Eeklo, Aarschot, Tienen, Tongeren, Asse, Veurne, Izegem, Lichtervelde, Torhout, Diksmuide, en Ninove, Gent Dampoort
- realisaties in de stationsomgevingen van Geraardsbergen, Gent Sint-Pieters, Aalst, Ronse, Dendermonde, Opwijk, Deinze, Tongeren, Ieper, Roeselare, Brugge, Londerzeel en Diest.

Investerings op dit domein hebben een weerslag op het budgettaire artikelnummer MBO/1ME-E-5-Z/IS.

### **Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren**

De Lijn wil dat haar klanten zich kwaliteitsvol kunnen verplaatsen van deur tot deur, via een keten van verplaatsingen waarbij telkens het geschikte vervoermiddel hoort. De Lijn participeert daarom in Cambio, autodelen in Vlaanderen. Ze voert onder andere marktstudies uit en organiseert conceptontwikkeling, concepttoetsing, promotiecampagnes, fondsenwerving, en integratie in het elektronisch vervoerbewijs.

#### Realisaties 2011

Cambio Vlaanderen breidde haar werkterrein verder uit: er kwamen 23 % meer Cambiowagens (tot 145) en 18 % extra standplaatsen (tot 70). Mede daardoor nam het aantal gebruikers toe met 30 % (3750 leden). Cambio is actief in Gent, Brugge, Leuven, Antwerpen, Mechelen, Hasselt, Kortrijk, Oostende, Turnhout, Mortsel, Lier en Zwijndrecht, en sinds mei ook in Sint-Niklaas. Recent onderzoek wijst uit dat 1 Cambio-wagen 8 tot 15 privé-wagens vervangt. Dat komt neer op 1160 tot 2175 privéwagens minder in het straat- en stadsbeeld.

De marketingacties zijn gericht op de werving van nieuwe klanten en loyaliteitsverhoging bij bestaande klanten, door hen bijvoorbeeld mee in te schakelen als ambassadeur van het merk om hun vriendenkring mee te overtuigen.

De cambioprojecten in Oostende en Turnhout werden midden 2011 aan de voorziene evaluatie onderworpen. Afhankelijk van deze evaluatie zal er nagegaan worden in welke mate Cambio kan uitgebreid worden naar de kleinere steden.

#### Te realiseren 2012

In november 2011 wordt Cambio-autodelen opgestart in Genk. Vanaf het najaar 2011 start de actieve prospectie van bedrijfsklanten. De (toekomstige) aanwezigheid van Cambio op een aantal Park-and-Ridevoorzieningen wordt een bijkomend aandachtspunt.

De voorbije vijf jaar waren de communicatie-inspanningen alleen gericht op de werving van individuele klanten. In 2012 wordt van het werven van bedrijven een even prioriteit gemaakt. Dit voorjaar werden de nodige data aangekocht en is de software ontwikkeld om actiever bedrijfsklanten te werven. Ondersteunende promotionele activiteiten zullen volgend jaar evenredig worden gespreid over beide doelgroepen, om het groeipad van de Cambioklanten te bestendigen.

De Lijn wil Cambioklanten laten gebruikmaken van het eengemaakt vervoerbewijs, zoals dat ook mogelijk is met de Mobib-kaart in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

### **Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep**

De Vlaamse overheid legt de Vlaamse strategische ambities vast voor de uitbouw, het beheer en het gebruik van spoorinfrastructuur, en bepaalt in functie daarvan een actieprogramma. Ze focust in een eerste fase op de inventarisatie en de onderbouwing van de voor Vlaanderen prioritaire spoorprojecten. Bij de bespreking van het nieuwe langetermijninvesteringsprogramma van de NMBS-groep zet ze in op die prioritaire projecten.

Het voorstel van visienota Vlaams strategisch spoorbeleid wordt in het najaar voor advies voorgelegd aan de diverse adviesorganen (SERV, MORA, MINA, enzovoort).

## 2.1.4 Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden

### Investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen

Een verdere uitbouw van het waterwegennet moet ervoor zorgen dat:

- het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen veilig en vlot blijft draaien,
- een comodaliteit ontstaat met meer mogelijkheden voor transport via het water,
- de binnenvaarteconomie en -werkgelegenheid ondersteund wordt.

#### Realisaties 2011

In het project Seine-Schelde zijn de oeverwerken op het noordervak van de Ringvaart voortgezet. Er zijn ontwerpstudies uitgevoerd voor enkele bochtverbredingen op het Afleidingskanaal van de Leie en voor de passeerstroken in Nevele en Machelen. De voorbereidende studies voor de herbouw van de sluisen op de Leie in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve werden voortgezet. De ontwerpstudie van de Doortocht Wervik werd uitgevoerd.

In de Doortocht van Kortrijk is verdergebouwd aan de Budabrug en werd de laatste bochtafsnijding stroomafwaarts van de Groeningebrug gerealiseerd.

De modernisering van het Albertkanaal kreeg verder vorm door verruimingswerken aan het kanaalprofiel in het vak Wijnegem-Antwerpen. In hetzelfde kanaalvak nadert de aanleg van de wachthaven in Wijnegem haar voltooiing en werd de herbouw van de spoorbruggen aanbesteed, een project dat deel uitmaakt van het Masterplan 2020.

Het project voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m, dat het kanaal toegankelijk moet maken voor vierlagencontainervaart, is voortgezet. De herbouw van de brug in Vroenhoven (Riemst) werd voltooid, de herbouw van de brug Grobbendonk nadert zijn voltooiing. De herbouw van de bruggen Briegden (Lanaken) en Oelegem I is gestart. Voor beide bruggen is een Europese subsidie uitgetrokken binnen het TEN-T-programma. De aanpassing van de bruggen over de duwvaartsluisen wordt aanbesteed. De globale investering in de brugverhogingen bedraagt 10 miljoen euro.

De klepdeuren van de duwvaartsluisen in Olen en Hasselt zijn vervangen. Er is beslist om voor de verschillende alternatieven een plan-MER en MKBA voor de capaciteitsverruiming van het sluisencomplex in Wijnegem op te stellen.

Voor het project Seine-Schelde-west is er de beoordeling op hoofdlijnen van de technische, economische, landschappelijke, ruimtelijke, ecologische en financiële aspecten. Op milieuvlak worden op heden nog extra studies uitgevoerd met name de studies over de waterbalans in het Scheldestroomgebied en over het ecohydrologisch aspect van het project. Over de kennis van een optimale ontsluitingscombinatie voor de Zeebrugse haven buigt zich een Mastergroep van experts. Eind 2011 wordt dit alles afgerond en opgeleverd.

Het project-MER van de drie nieuwe sluisen op de Bovenschelde werd uitgevoerd en de ontwerpstudies voor de sluisen zijn gestart.

De studie van de opwaardering van de Dender tot 1.350 ton stroomafwaarts van Aalst wordt voortgezet.

Als de Boven-Zeeschelde en het zuidelijk vak van de Ringvaart beter bevaarbaar worden voor grotere schepen, kunnen beide waterwegen beter aansluiten op het bestaande en toekomstige netwerk. Een studie werd opgestart.

De oriëntatiefase van de streefbeeldstudie over het kanaal naar Charleroi in Halle werd afgerond met twee conceptstreefbeelden. De ontwerpfase van de studie werd opgestart. In afwachting van een nieuwe verhoogde Bospoortbrug werd de huidige brug tijdelijk hersteld.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde is voor het 10.000-tonvak verdergewerkt aan de verlaging van de Boomsesteenweg en de Gansbroekstraat onder de nieuwe Boulevardbrug. Binnen het Masterplan Boulevardbrug werden diverse wegeniswerken gerealiseerd. De werken aan de verhoging van de spoorwegbrug over de Beneden-Nete. De twee nieuwe spoorwegbruggen over de Nete zijn geplaatst.

De Intergouvernementele Commissie (IGC) Seine-Schelde, met vertegenwoordigers van Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen, vergaderde driemaandelijks. In de commissie zijn de diverse onderdelen van het project op elkaar afgestemd. Het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde bestaat uit dezelfde partners. Het voert studies uit inzake transportprognoses en de eventuele tarifiering ervan.

Op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals wordt een project-MER opgesteld om de drie sluizen op het kanaal in Mol en Lommel te vervangen

#### Te realiseren 2012

De resolutie van het Vlaams Parlement over de binnenvaart in Vlaanderen vestigt er de aandacht op dat watergebonden infrastructurele projecten gelijkwaardig moeten worden behandeld aan de spoor- en wegprojecten. Om blijvend in te zetten op de binnenvaart als duurzame vervoersmodus staan in 2012 de volgende realisaties op het programma.

In het project Seine-Schelde worden de oever- en baggerwerken in het noordervak van de Ringvaart voortgezet. De bochtverbredingen op het Afleidingskanaal van de Leie en de passeerstroken in Nevele en Machelen worden opgestart, net als de uitvoering van de Doortocht Wervik. De voorbereidende studies van de infrastructuurwerken op de Leie worden voortgezet. De studies voor de bouw van de nieuwe sluizen in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve zijn daarbij de belangrijkste.

In de Doortocht van Kortrijk wordt verder gewerkt aan de Budabrug en de aanleg van de omgeving. Dat is het sluitstuk van het moderniseringsproject. De realisatie van het nieuwe jaagpad stroomafwaarts van de Groeningebrug zal worden gestart.

De verruiming van het kanaalprofiel van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal worden voortgezet. De klepdeuren van de duwvaartsluizen in Diepenbeek en Genk worden vervangen. Na aanbesteding wordt een studie over het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk i.k.v. het project Seine-Schelde opgestart.

Voor de opwaardering van de Dender tot 1.350 ton stroomafwaarts van Aalst wordt de project-MER-procedure doorlopen.

De studies voor een betere bevaarbaarheid van de Zeeschelde wordt voortgezet. De maatschappelijk kosten-batenanalyse van de bevaarbaarheid van de Boven-Zeeschelde en het zuidelijk vak van de Ringvaart wordt afgerond. Een vervolgtraject wordt opgesteld.

W&Z finaliseert in 2012 de ontwerpfase van de streefbeeldstudie over het kanaal naar Charleroi in Halle. Met Halle wordt een protocol onderhandeld om het kanaal in de stad te verbreden en te verdiepen, en om de bruggen te verhogen. Er wordt een studie opgestart tot vernieuwing van de Bospoortbrug.

In 2012 zal binnen het Masterplan Boulevardbrug de zone rond de A12 aan de kant Puurs worden gerealiseerd. Tot slot staat de vernieuwing van de resterende oevers op het 10.000-tonsvak van het Zeekanaal Brussel-Schelde op het programma. Voor de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle worden de noodzakelijke studies verder uitgevoerd in 2012.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012 : 54.875.000 euro).

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS (investeringsdotatie 2012: 124.109.000 euro).

### **Baggerwerken**

#### Realisaties 2011

De aanslibbingen op de Toeristische Leie door de wateroverlast van november 2010 zijn in het voorjaar weggebaggerd. Op de Dender, Leie en Bovenschelde zijn lokale en beperkte slibdrempels verwijderd met slibslepen. In de Durme zijn noodruimingswerken uitgevoerd tussen het Molsbroek in Lokeren en het pompstation van de E17 in Waasmunster. De begroeiing in de Durme werd daar grotendeels verwijderd en er werd een geul gecreëerd van 7 meter breed en 1 meter diep zodat de waterafvoer in de Durme weer mogelijk werd, onder meer voor de afvoer van de Ledebek en de waterzuivering van Lokeren. Dat moet dijkoverstromingen voorkomen, zoals in november 2010 ter hoogte van het Molsbroek en Waasmunster.

Om op grote vaarassen de diepgang te verzekeren werd gebaggerd op plaatsen die snel aanslibben en aanslibbingen door wateroverlast werden gebaggerd. Zo werden bijvoorbeeld op het kanaal naar Charleroi de zwaaikommen van Lot en Halle gebaggerd. De baggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Dessel en Ravels zijn gestart. Op het Albertkanaal in Ham, het kanaal Bocholt-Herentals in Mol en het kanaal naar Beverlo zijn onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd. Op de Dender, Leie en Bovenschelde zijn lokale en beperkte slibdrempels verwijderd met slibslepen. In de Durme zijn noodruimingswerken uitgevoerd

#### Te realiseren 2012

Gezien de beperkte budgetten wegen de waterwegbeheerders zorgvuldig af waar baggerwerken bij voorkeur worden uitgevoerd. In 2012 worden verdere onderhoudsbaggerwerken in de Durme en de Boven-Zeeschelde voorzien, in combinatie met de inrichting van een aantal overstromingsgebieden langs de Durme en de Zeeschelde. Om op de grote vaarassen van het Leie- en Bovenscheldebekken de diepgang te verzekeren, zal worden gebaggerd op plaatsen die snel aanslibben.

De baggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Ravels en Schoten worden uitgevoerd. Lokale onderhoudsbaggerwerken op het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden uitgevoerd in functie van de noodwendigheden.

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Andere acties van Waterwegen en Zeekanaal worden gefinancierd met eigen middelen.

### **Onderhouden en vernieuwen van het netwerk van waterwegen**

#### Realisaties 2011

De nieuwe Scheepsdalebrug in Brugge en de nieuwe Sint-Annabrug in Aalst werden in gebruik genomen. In Gent is de herstelling gestart van de kaaimuren in het Oude Havengebied. De ontwerpstudie van de nieuwe wacht- en loskade in Zwijnaarde is uitgevoerd en de ontwerpstudie van de Meulestedebrug in Gent is opgestart.

Dringende herstellingen werden uitgevoerd aan de Steenbruggebrug in Brugge-Oostkamp op het kanaal Gent-Oostende, en aan de Meulestedebrug in Gent op het kanaal Gent-Terneuzen. Op de Leie, aan de sluis van Harelbeke, is een grootschalig preventief onderhoud uitgevoerd om de bedrijfszekerheid te verbeteren.

Het programma van buitengewoon onderhoud aan jaagpaden werd voortgezet, met realisaties langs de Dender, Bovenschelde en het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Het project voor de vervanging van versleten brugleuningen kreeg in 2011 uitvoering. Aan de stuwen in Asper en Oudenaarde werd de schade hersteld aan de stortbedden die veroorzaakt waren door de wateroverlast. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde is de

zinkdeur van de sluis in Zemst vernieuwd. Oevers, dijken en jaagpaden zijn hersteld langs de Grote en de Beneden-Nete en langs de Kempense kanalen.

De bouw van een nieuwe vaste brug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Arendonk is voltooid. De brug vervangt een vroegere ophaalbrug. Langs de Zuid-Willemsvaart werd de herbouw van de brug Beek (Bree) voltooid, terwijl de herbouw van de brug Tongerlo (Bree) in uitvoering is. De toplaaag van het wegdek op de brug Genk-Sledderlo over het Albertkanaal werd vernieuwd.

#### Te realiseren 2012

Verskillende onderhouds- en vernieuwbouwprojecten zijn gepland, met onder meer:

- de renovatie van de elektromechanische uitrusting van de Benedensluis in Mechelen,
- de herstelling van de sluisvloeren op de Zuid-Willemsvaart,
- de stabilisering van onderwatertaluds,
- betonherstellingen aan verschillende bruggen,
- de herstelling van jaagpaden en laterale wegen,
- de renovatie van de steigers en loopbruggen van de Zuiderveren (op te splitsen in 4 jaren),
- het vervangen van de vuilroosterreiniger en vuilroosters van de Benedenvliet,
- de betonherstelling van de baanbrug Rupel in Boom (fasen 3 en 4),
- de herstelling van de rijwegverharding van de (oude) Scheldebrug Bornem-Temse.

In Gent wordt de renovatie voortgezet van de kaaimuren in het Oude Havengebied en wordt een volgende fase aanbesteed. Ook de wacht- en loskade in Zwijnaarde zal worden aanbesteed en vastgelegd. De studie van de Meulestedebrug wordt afgewerkt en de herbouw van de brug wordt aanbesteed. De Zwarte Hoekbrug in Aalst wordt gerenoveerd.

Het renovatieprogramma van de uitwateringskokers in Heist, het Leopoldskanaal en het Afleidingskanaal van de Leie wordt voortgezet. Een sifon onder het kanaal Plassendale-Nieuwpoort zal worden vervangen. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde zal de elektromechanische uitrusting van verschillende kunstwerken worden vernieuwd. Op het kanaal Leuven-Dijle zullen de oevers in Kampenhout worden hersteld. Dat is ook het geval voor oevers op een aantal plaatsen langs de Kempense kanalen.

De brug Maaseik-Solt over de Zuid-Willemsvaart zal worden herbouwd. Ophaalbrug 11 over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Brecht wordt vervangen. Over het kanaal Bocholt-Herentals zal de structuur van de wegverharding en de voet- en fietspaden van de bruggen Lommel II en Sint-Huibrechts-Lille I volledig worden vernieuwd.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

### **Kaaimuren/overslagpunten**

#### Realisaties 2011

De waterwegbeheerders hebben de PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren consequent verder toegepast. De jaarlijkse evaluatie van het project toonde aan dat in 2010 ongeveer 775.000 vrachtwagenritten konden worden vermeden dankzij de kaaimuren die momenteel worden gebruikt.

Eind 2010 gaf de Europese Commissie aan de Vlaamse overheid de toestemming om de PPS-regeling tot 2016 voort te zetten. Een aantal aanpassingen is doorgevoerd. De formule werd geïndexeerd, er wordt rekening gehouden met de hogere kost van projecten langs tijgebonden waterwegen en de kosten voor de aansluiting op nutsvoorzieningen worden in de regeling mee opgenomen.



### Te realiseren 2012

Nieuwe projecten voor de ontsluiting van watergebonden gronden worden beoordeeld en opgestart. De goedgekeurde projecten worden verder gerealiseerd. Voor het Vlaamse waterwegennet wordt jaarlijks gemiddeld 10 miljoen euro geïnvesteerd in kaaimuren.

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

## **2.1.5 Veilige infrastructuur**

Het aantal verkeersdoden is gedaald. Toch scoort Vlaanderen in vergelijking met andere Europese regio's niet goed op het vlak van verkeersveiligheid.

In 2009 vielen op de Vlaamse wegen 479 doden en dodelijk gewonden. Dat is een daling met meer dan 40 % ten opzichte van 1999, maar nog beduidend hoger dan de 200 doden en dodelijk gewonden die het Pact 2020 als doelstelling vastlegt.

De afgelopen jaren zijn extra budgetten vrijgemaakt om de meest dringende infrastructurele knelpunten weg te werken. Zo is op basis van de toenmalige ongevalstatistieken een lijst van 800 gevaarlijke punten opgesteld. Eind 2002 werd het project Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen opgestart. De Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV 3V) werd als partner geselecteerd voor de opvolging. De vennootschap werd aangesteld als gedelegeerd bouwheer en kreeg de opdracht om alle voorontwerpen op te maken van de 800 gevaarlijke punten.

Sinds december 2008 is er een nieuwe beperkte overeenkomst met de tijdelijke vennootschap TV 3V. TV 3V zal de lopende projecten behandelen tot het einde van de fase waarin ze zich bevinden (bijvoorbeeld de ontwerpfase).

De voortgang in deze dossiers wordt gerapporteerd via de voortgangsrapportage in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.

### Realisaties 2011

De nodige afspraken werden gemaakt met het Agentschap Wegen en Verkeer om alle resterende projecten over te nemen van TV3V. Begin 2011 was nog minder dan 20 % van de 800 punten en zones aan te besteden. Het FFEU financiert de verdere afwerking van het project. Daarvoor heeft AWV eind 2010 een bedrag van 100 miljoen euro ter beschikking gekregen, dat tegen eind 2011 wordt verhoogd met 92 miljoen euro.

Voor de veiligheid van de motorrijders zijn in 2011 extra beschermplanken geplaatst bij vangrails in de buitenkant van scherpe bochten, dicht bij de rand van de rijweg.

### Te realiseren 2012

De overblijvende projecten 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' worden voortgezet. Ook met de eigen budgettaire middelen worden in 2012 gevaarlijke punten aangepakt.

AWV stelt een jaarlijks investeringsprogramma op voor de projecten die via de eigen budgetten MDU/3MH-E-2-D/WT worden gefinancierd.

## **2.2 De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken**

### **2.2.1 Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen**

#### **Inland terminals waterwegen**

##### Realisaties 2011

Met de ontwikkeling van een ROC-netwerk (regionale overslagcentra) willen de waterbeheerders goederenstromen bundelen en de goederenstromen verder diversifiëren die via de binnenvaart kunnen worden vervoerd. Het is de bedoeling om een dergelijk ROC te ontwikkelen in Aalst, Aalter (project Woestijne), Beerse, Gent (project Zwijnaarde), Kampenhout en Sint-Pieters-Leeuw (project Zenneveld).

Voor het project Woestijne in Aalter zijn de infrastructuurwerken op het terrein gestart. De RUP-procedure voor de brug is opgestart. Voor het project Zwijnaarde is een globale samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd die de basis vormt voor de verdere uitwerking van het ontwikkelingsproject.

De ontsluitingsinfrastructuur voor de uitbouw van het regionaal (container)overslagterrein Beverdonk langs het Albertkanaal in Grobbendonk is voltooid. De initiatieven en projecten van het Economisch Netwerk Albertkanaal kregen verder vorm.

##### Te realiseren 2012

.De waterwegbeheerders blijven actief op zoek gaan naar bijkomende opportuniteiten voor watergebonden bedrijventerreinen en inland terminals.

Aan de ontwikkeling van een ROC-netwerk wordt verder gewerkt.

De initiatieven en projecten van het Economisch Netwerk Albertkanaal worden voortgezet

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

#### **Concept Extended gateways**

Het beleidsdomein MOW ziet erop toe dat het concept extended gateways wordt meegenomen in de implementatie van de ruimtelijke uitvoeringsplannen, en dat de logistieke hotspots ruimtelijk verankerd worden in de lopende en geplande planningsprocessen.

Momenteel wordt gewerkt aan de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Beleidsplan Ruimte, met een planhorizon 2020 en doorkijk tot 2050 dat kan inspelen op de maatschappelijke dynamiek. Er werd een tijdspad uitgezet om te komen tot een Groenboek (eind 2011), een Witboek (medio 2013) en een voorlopig vastgesteld ontwerp van Beleidsplan Ruimte vóór het einde van de legislatuur. De voorbereidingen voor het document zijn volop aan de gang, onder meer door de opmaak van het groenboek.

Het document zoekt aansluiting bij andere belangrijke projecten van de Vlaamse Regering, zoals Vlaanderen in Actie. Het Beleidsdomein MOW geeft aan hoe de doorbraak Slimme draaischijf van Europa kan worden ingepast in de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor Vlaanderen op lange termijn.

#### **Concept/visie consolidatiepunten**

Het concept van grotere inland containerhubs wint de laatste jaren duidelijk aan belang. De containervolumes nemen toe en aan de containerterminals in de zeehavens ontstaat congestie door de schaalvergroting van de schepen. Het is belangrijk dat Vlaanderen deel uitmaakt van het netwerk van (mega)hubs dat in Europa aan het ontstaan is.

We moeten werk maken van een goed doordachte strategie inzake hinterlandhubs voor spoor en binnenvaart, zowel door de inplanting van hubs in Vlaanderen als door participaties in de buurlanden. Dat kan ook worden gezien als een verdere concretisering van het concept extended gateways en een belangrijke input vormen voor de herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Alvorens een beperkte studie start, zullen bestaande studies en projecten worden gescreend die een link hebben met de hubs. Er zal over worden gewaakt dat er afstemming is met bestaande studies en projecten en dat er zeker geen overaanbod aan consolidatiepunten komt.

## 2.2.2 Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid

### Toegankelijkheid maatgevende schepen

#### Realisaties 2011

**Haven van Antwerpen:** nu de derde verruiming van de Westerschelde gerealiseerd is, is een getijonafhankelijk vaart mogelijk van 13,10 meter (vóór de verdieping was dat 11,85 meter). De vaargeul wordt voortaan onderhouden op de nieuwe streefdiepte, waarbij de baggerspecie wordt teruggestort op plaatranden in Westerschelde. Om te voldoen aan een van de voorwaarden van de milieuvergunning, moet er worden aangetoond dat door het concept van flexibel storten het areaal van aangelegd ecologisch waardevol gebied in stand wordt gehouden.

Op 27 mei 2011 besliste de Vlaamse Regering tot de uitvoering van de verdiepingsbaggerwerken en het verwijderen van slib uit het Leopolddok en het Hansadok. Het betreft hier het verdiepen van de maritieme toegang ten behoeve van de schepen die zullen aanmeren aan de nieuwe kaaimuur van Sea Invest.

Sea-Invest voorziet de bouw van 5 tankparken voor de op- en overslag en het blenden van aardolieproducten met een gezamenlijke capaciteit van 900.000m<sup>3</sup> en de bouw van bijhorende steigerinstallaties. Sea-Invest verwacht een nieuw overslagvolume van circa 32.400.000m<sup>3</sup>/jaar aan te kunnen trekken (ca. 1.350.000m<sup>3</sup> aanvoer/maand + overslag per maand).

Het project omvat volgende werkzaamheden:

- het verruimen van de zwaairom gelegen tussen het Kanaaldok B1 en het Boudewijn- en Van Cauwelaert-sluizencomplex.
- het verdiepen van de maritieme toegang tot aan de terminal aan de zuidkaai van het Leopolddok
- het realiseren van de huidige theoretische diepgang van -10,5m TAW in het Hansadok en de verdieping van de vaarweg tot -10,50m TAW in het Leopolddok.
- graven van 2 onderwatercellen in het Leopolddok van 200m x 150m x 10m. De zandspecie hieruit wordt opgespoten naar de KMO-zone Stabroek-Hoevenen. In deze onderwatercellen wordt de slibspecie uit de aanliggende zones gesweept. Verder wordt slibspecie geborgen in de onderwatercellen in het Churchilldok.
- De vervuilde specie ( TBT en minerale olie wordt afgevoerd naar de AMORAS-installatie (voorzien in 2014)..

Met de uitvoering van deze opdracht is een bedrag van 30 miljoen euro gemoeid. Het volledige bedrag werd in 2011 vastgelegd.

De werken zijn aangevat op 1 augustus 2011 en de verdiepingswerken zullen uitgevoerd zijn tegen midden januari 2012.

**Ontwikkelingszone Saeftinghe:** Conform het regeerakkoord wordt het gebied ‘Saeftinghe ingericht als havengebied overeenkomstig het ‘meest maatschappelijk haalbaar alternatief’ van de plan-Mer. Er is een studie Maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario’s voor de Ontwikkelingszone

Saeftinghe uitgeschreven door het GHA en de Maatschappij. De studie bestaat uit twee delen, met name de maatschappelijke afweging en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De geselecteerde kandidaten dienden begin september hun offertes in. Het onderzoek naar de nautische aspecten werd inmiddels afgewerkt.

**Haven van Gent:** op 7 februari 2011 is de maximaal toegelaten scheepsbreedte op het kanaal Gent-Terneuzen opgetrokken van 34 meter naar 37 meter. Intussen is ook het onderzoek gestart om de maximaal toelaatbare scheepsbreedte te bepalen (vermoedelijk ongeveer 38 meter).

**Haven van Zeebrugge:** er is een interdisciplinair onderzoeksprogramma opgezet om de nautische toegang tot de haven van Zeebrugge te verbeteren. Vooral grotere schepen hebben buiten hoogtij maar weinig tijd om de haven binnen te lopen. In de eerste plaats worden structurele maatregelen onderzocht aan de havenmond (aanpassing van de havenmond, aanpassing van de vaargeul, configuratie van de havendammen, enzovoort). Het numerieke model voor het onderzoek is operationeel en een eerste serie scenario's is doorgerekend. Die tonen aan dat een verbetering van de toegankelijkheid mogelijk is. De studies over de invloed van het sterneneiland op het manoeuvreergedrag zijn afgewerkt.

#### Te realiseren 2012

**Haven van Zeebrugge:** begin 2012 zal het schaalmodel van de haven volledig operationeel zijn. De numerieke modellering wordt voortgezet en uitgebreid. De aandacht gaat onder meer naar een hogere loscapaciteit door een zeewaartse uitbreiding en een verbeterde toegankelijkheid door de sperperiode te verminderen. De voorgestelde aanpassingen aan de haven en omgeving worden bestudeerd, en via simulator tests door loodsen onderzocht om de nautische effecten in te schatten. De resultaten worden verwacht eind 2013.

**Haven Van Antwerpen :**Beëindiging verdiepingswerken Leopolddok/Hansadok. Na afbraak van de leidingen zal de werf beëindigd zijn op 1 april 2012.

**Ontwikkelingszone 'Saeftinghe':** Het openbaar onderzoek van het afbakeningsGRUP van de haven wordt gepland voor het voorjaar van 2012, de definitieve vaststelling volgt hierop..

Binnen het onderzoek naar de inrichting van de ontwikkelingszone Saeftinghe zal in een eerste fase de maatschappelijke afweging van de verschillende invullingsscenario's voor de ontwikkelingszone Saeftinghe gebeuren. De kosten-batenanalyse volgens de standaardmethodiek op het gewenste scenario volgt in een tweede fase. Naar timing wordt maximaal gestreefd naar een gelijklopend traject met de procedure van het GRUP.

Zowel studies als werken voor aanleg en instandhouding van infrastructuurprojecten en de maritieme toegang worden aangerekend op MBU/3MG-E-2-G/WT van het VIF. Voor 2012 is daarop een vastleggingskrediet van 86.872.000 euro beschikbaar.

### **Ontdubbeling van de maritieme toegangen**

#### Realisaties 2011

##### **Financieringsstructuur nieuwe sluisprojecten**

De nv Vlaamse Havens is opgericht op 25 februari 2011. De nv krijgt de taak om de uitbreiding van de maritieme toegangswegen voor te bereiden en te coördineren tot de havengebieden van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Gent.

De nv Vlaamse Havens is een privaatrechtelijk extern verzelfstandigd agentschap en behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. De nv zal een dochteronderneming oprichten voor elke nieuwe zeesluis die moet worden gerealiseerd en staat in voor de financiering van de projecten. De vennootschap werd opgericht met een kapitaal van 60 miljoen euro. Het Vlaamse Gewest bracht bij de oprichting 15 miljoen euro in.

**Tweede sluis Waaslandhaven**

De bouw- en milieuvergunning voor een tweede sluis in de Waaslandhaven werden afgeleverd in februari en maart 2010. Het bestek voor de bouw van de sluis werd gepubliceerd in september 2010. In oktober 2010 volgde een voorlopig positief advies in het kader van de ESR-neutraliteit, en in juni 2011 een positieve BTW-ruling.

Op 4 juli 2011 heeft de nv Vlaamse Havens samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een dochtervennootschap opgericht voor de bouw en oplevering van de sluis: de nv Deurganckdoksluis. Die dochtervennootschap zal de werken gunnen.

De dochtervennootschap zal optreden als bouwheer en wordt eigenaar van de sluis. Er wordt een bouwtijd van ongeveer 5 jaar voorzien. De dochtervennootschap zal de sluis vervolgens gedurende 20 jaar in concessie geven aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

De concessieovereenkomst tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de nv Deurganckdoksluis, de subsidieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de opstalovereenkomst voor de exploitatiezone, en de huurovereenkomst voor de werfzone werden ondertussen afgewerkt.

Voor de bouw van de tweede sluis moet de dochtervennootschap boven op de eigen inbreng van het Vlaamse Gewest en het GHA nog ongeveer 255 miljoen euro aan vreemd vermogen op de markt aantrekken. De Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) startte daarvoor onderhandelingen met de Europese Investeringsbank (EIB) en een aantal privaatrechtelijke banken.

De totale kostprijs van de nieuwe sluis en aanhorigheden op de linker Scheldeoever wordt geraamd op 353 miljoen euro. PMV heeft de onderhandelingen met de Europese Investeringsbank geleid in opdracht van de nv Vlaamse Havens en de nv Deurganckdoksluis. Zij bereikte inmiddels een akkoord over de financieringsovereenkomst. De Europese Investeringsbank heeft zich principieel verbonden om 50 % van de constructie te financieren met een maximum van 170 miljoen euro. Voor het aantrekken van bijkomende externe financiering heeft PMV na een onderhandelingsprocedure de opdracht gegund aan de nv KBC Bank.

**SHIP**

Op 29 maart 2010 is het kennisgevingsdossier ingediend voor het project-MER van het Strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) in Zeebrugge. De dienst MER verklaarde het kennisgevingsdossier volledig op 21 april 2010. Van 10 mei tot en met 9 juni 2010 legde de stad Brugge het ter inzage aan het publiek voor. Parallel vroeg de dienst MER adviezen aan relevante adviesinstanties, gemeenten en provincie.

Na analyse van de ontvangen reacties werd duidelijk dat het project niet afzonderlijk kan worden bekeken van de realisatie van de NX, een tramtunnel en een nieuwe spoorbrug, en dat het project nog onvoldoende gedetailleerd is om een goed milieueffectenonderzoek mogelijk te maken. Daarom werd het dossier voor het project-MER stopgezet.

Een stuurgroep werd opgericht met de relevante partners om het project SHIP af te stemmen op de realisatie van de NX, een tramtunnel en nieuwe spoorbrug. Het geheel van de projecten wordt momenteel in samenspraak uitgewerkt. Er werd beslist om een nieuwe project-MER-procedure op te starten voor het geheel.

Het nieuwe kennisgevingsdossier voor de project-MER is op 15 juli 2011 ingediend. De dienst MER verklaarde het volledig op 4 augustus. Vervolgens legde de stad Brugge het kennisgevingsdossier ter inzage voor aan het publiek van 3 september tot en met 2 oktober 2011.

**Nieuwe sluis Terneuzen**

In maart 2005 hebben Vlaanderen en Nederland een Derde Memorandum van Overeenstemming ondertekend inzake de onderlinge samenwerking voor het Schelde-estuarium. Ze zijn onder meer overeengekomen om de verbetering van de maritieme toegang tot de kanaalzone Gent-Terneuzen gezamenlijk grensoverschrijdend te onderzoeken. Een Vlaams-Nederlandse projectgroep werd gelast met de verkenning van de problematiek. De overheden legden een gezamenlijke probleemanalyse vast. Vervolgens

brachten onderzoeken naar maatschappelijke kosten en baten en naar de impact op mens en milieu verschillende oplossingsrichtingen in kaart. De drie meest veelbelovende projectalternatieven bleken de combisluis, de kleine zeeluis en de grote zeeluis, allemaal gelegen binnen het huidige sluisencomplex.

Het Stakeholdersadviesforum (SAF) gaf in januari 2009 advies over het verkennend onderzoek. Het beoordeelde de alternatieven uit het onderzoek op hun probleemoplossend vermogen. Begin 2009 werd de verkenningfase formeel afgerond. De bewindslieden besloten op 16 april 2009 principieel een planstudiebesluit te nemen zodra overeenstemming is bereikt over de financiering en onderhandelingen op te starten. In afwachting van het planstudiebesluit heeft de Vlaams-Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) de projectgroep KGT gelast met een optimalisatieonderzoek naar de meest veelbelovende oplossingen uit de verkenning. Het onderzoek is momenteel afgerond en de resultaten ervan zijn ingebracht in de onderhandelingen.

Op 12 januari 2011 kwamen de bewindslieden overeen om de onderhandelingen alleen nog toe te spitsen op de grote diepe zeeluis binnen het bestaande sluisencomplex. De afmetingen van dat voorkeursalternatief zijn 427 meter bij 55 meter bij 16 meter. Op 4 juli 2011 werd het licht op groen gezet om alle nodige voorbereidingen te treffen voor de start van de planstudiefase. Om de planstudiefase te starten, moet nog een aantal aspecten van de financiering worden uitgeklaard, waaronder de BTW-problematiek. De overheden hebben afgesproken om te beslissen op de najaarszitting van het politiek college van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC).

#### Te realiseren 2012

In 2012 zal de financieringsstructuur voor de nieuwe sluisprojecten verder worden ontwikkeld. De opgestarte sluisprojecten worden voortgezet. De start van de werken voor de bouw van de tweede sluis in de Waaslandhaven is voorzien voor november 2011. De uitvoeringstermijn bedraagt 5 jaar. De aanbestedingsdossiers voor de definitieve wegnis, de sluisgebouwen en de inrichting van het sluisplateau worden afgewerkt en de noodzakelijke vergunningen worden aangevraagd.

De project-MER-procedure voor het SHIP-project zal in 2012 worden afgerond. De ontwerpstudies voor de waterbouwkundige werken (sluis, kaaimuren), de weg- en tramtunnel en de spoorbrug worden in 2012 uitgewerkt. De afwerking van de studies is voorzien tegen begin 2014. Die timing houdt er rekening mee dat de werken aan de sluis voorzien zijn voor half 2014.

Conform de op 4 juli 2011 gemaakte afspraken voor de nieuwe zeeluis in Terneuzen wordt een overeenkomst voorbereid tijdens de najaarszitting van het politiek college van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie. Het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands uitgangspunt is dat de nieuwe zeeluis er komt via een publiek-private samenwerking in een DBFM-constellatie. Een andere constellatie wordt niet a priori uitgesloten als ze een meerwaarde biedt. De sluis wordt gebouwd op Nederlands grondgebied volgens de Nederlands bouwvoorschriften. Vlaanderen en Nederland zijn samen opdrachtgever. Voor de vervolgstudies en de eigenlijke realisatie van de nieuwe zeeluis zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van Europese medefinanciering.

Het is de bedoeling om de planstudiefase voor het einde van deze legislatuur af te ronden. Dat moet uitmonden in een nieuw verdrag tussen Vlaanderen en Nederland, zodat de bouw van de nieuwe zeeluis in Terneuzen kan starten.

### **Voldoende investeren in onderhoud van de maritieme toegangen**

#### **Onderhoudsbaggerwerken**

Het belang van een goede maritieme bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens is genoegzaam bekend. Gezien de natuurlijke sedimentatie in de vaarpassen van de Noordzee, de Schelde, en de havens is het uitvoeren van baggerwerken onontbeerlijk. Jaarlijks wordt bijna 150 miljoen euro geïnvesteerd in onderhoudsbaggerwerken. Deze uitgaven worden aangerekend op artikelnummer MB0/IMG-E-2-C/WT.

Dergelijk kostenplaatje verplicht ons nog meer om een nauwgezet, kostenefficiënt beleid uit te stippelen. Een goed kostenefficiënt beheer van de onderhoudsbaggerwerken van de vaarpassen vraagt een tweesporen beleid: enerzijds doelgericht baggeren in functie van het onderhoud van de vaardieptes, anderzijds investeren in studies om de oorzaken aan te pakken.

De eerste aanpak heeft geleid tot strikte controle en sturing van de baggerwerken: toepassen van strenge contractvoorwaarden, streven naar dubbele controles van alle betalingsrelevante parameters, de ontwikkeling van moderne tools, enz.

De tweede aanpak resulteert in studies op lange termijn met als doel meer inzicht te krijgen hoe het hele systeem Schelde/Noordzee werkt op vlak van sedimenthuishouding. Dit moet o.m. leiden tot duurzame onderhoudsstrategieën voor het storten van baggerspecie.

#### Realisaties 2011

##### **Onderhoudsbaggerwerken Noordzee/Vlaamse Kusthavens**

Het contract op basis waarvan de baggerwerken in de Noordzee en de Vlaamse kusthavens worden uitgevoerd loopt op 9 december 2011 ten einde. In 2011 werd het nieuwe onderhoudscontract gegund.

##### **Current Deflecting Wall (CDW)**

Op 31/8/2001 werd de bouw van de Current Deflecting Wall afgerond. De Vlaamse Regering heeft eind 2008 beslist tot de bouw van deze 'stroomgeleidingswand' om de aanslibbing van het Deurganckdok te temperen. Deze aanslibbing voltrekt zich in hoog tempo, waardoor de onderhoudsbaggerwerken van het Deurganckdok oplopen tot 20 miljoen Euro per jaar. Berekeningen, computersimulaties en metingen wijzen uit dat de CDW de aanslibbing zal vertragen en zo een jaarlijkse besparing op de onderhoudsbaggerwerken van 15 % zal opleveren, d.w.z. 3 miljoen euro per jaar.

Om de effecten op de aanslibbing te evalueren, worden er sinds 2010 intensieve metingen uitgevoerd naar de aanslibbing van het DGD. Nu de bouw van de Current Deflecting Wall is beëindigd, werd het onderzoek verlengd om de effecten te meten op de aanslibbing. De meetgegevens worden verwerkt en vergeleken met de gegevens vóór de bouw van CDW. Eind 2014 wordt het definitieve rapport opgeleverd.

##### **Studies sedimenthuishouding**

De vergunningen voor de verdieping van de Westerschelde en het onderhoud ervan zijn geldig tot 2014.

Om de nieuwe milieuvergunningaanvraag voor te bereiden is een gezamenlijk onderzoeksprogramma opgestart met Nederland (op 1 maart 2011) waarin nieuwe concepten over omgaan met baggerspecie worden verkend:

- veiligheid/overstromingsgevaar
- onderzoek naar nieuwe stortlocaties
- de morfologie van Schelde en meerbepaald de stortzones en hun omgeving
- het effect van de zandwinning

Dit onderzoek loopt tot 1/3/2013.

Hiervoor werd zowel door Vlaanderen als door Nederland 1,5 miljoen euro vastgelegd.

##### **Onderhoud Zeesluizen**

Er werden nieuwe overeenkomsten opgesteld tussen de Vlaamse Gemeenschap en de havenbedrijven. Deze overeenkomsten regelen de voorwaarden van de vergoeding van het Vlaams Gewest voor het regulier onderhoud en de exploitatie van de zeesluizen in de havens van Oostende, Zeebrugge en Antwerpen. Deze overeenkomsten lopen tot en met 2013. Voor 2011 werd hiervoor in totaal 16 miljoen Euro vastgelegd.

Met de haven van Antwerpen is er een specifieke overeenkomst afgesloten die de voorwaarden van de vergoeding regelt voor de onderhoudsbaggerwerken van de kanaaldokken en zwaaikommen in het havengebied. Hiervoor werd in 2011 6,7 miljoen Euro vastgelegd.

De overeenkomsten met de havens worden jaarlijks aangerekend op MBU/3MG-E-2-F/WT. Voor 2012 is er een vastleggingskrediet van 22.659.000 euro beschikbaar.

Naast het regulier onderhoud, investeert het Vlaams Gewest ook in de renovatie van de zeesluizen:

De renovatie van de Van Cauwelaertsluis is in 2011 beëindigd. Op 6 juni 2011 werd de sluis na 16 maanden buitendienststelling, officieel ingehuldigd.

De deurkamers van deur 1 van de Kallosluis, en van deur 2 van de Zandvlietsluis zijn gesaneerd.

De P. Vandammesluis werd gebouwd tussen 1980 en 1984 en in 1984 in bedrijf genomen. Na meer dan 25 jaar gebruik is de sluis toe aan een groot structureel onderhoud. Wegens technische problemen bij de bemaling tijdens de uitvoering van de werken, werd de sluis volgens een bijzondere uitvoeringsmethode gerealiseerd. Als gevolg hiervan zijn onderhoudswerken aan deze sluis dan ook bijzonder delicaat. Er werd gekozen om de deurkamers beurtelings droog te zetten om een volledige renovatie te kunnen uitvoeren. Eind 2010 werd gestart met droogzetting en renovatie van deurkamer en deur nummer 3. Deze werken nemen heel 2011 in beslag. Voorlopige einddatum: maart 2012. De kosten voor deze renovatie bedragen 10,3 miljoen Euro.

Daarnaast wordt ook de elektromechanische uitrusting van de sluis volledig vernieuwd. Deze werken zijn gestart op 6 juni 2011 en zullen 2 jaar in beslag nemen.

#### **Amoras**

Om een blijvende toegang tot de Antwerpse haven te garanderen, moet jaarlijks ongeveer 500.000 ton droge stof onderhoudsbaggerspecie verwijderd worden. Om dat proces te optimaliseren, is een permanente en duurzame oplossing gecreëerd: het Amoras-project. Dat is een uniek slibverwerkingssysteem met een waterzuiveringsinstallatie, waarbij de verschillende fracties maximaal hergebruikt worden.

Het project bestaat uit twee fasen. Eind mei 2011 werden de noodzakelijke bouwwerken en de droge opstart (fase 1) afgerond. Aansluitend volgde een (natte) opstartfase van 4 maanden zodat de installatie vanaf 1 oktober 2011 gedurende 15 jaar kan worden geëxploiteerd (fase 2).

De vastleggingkredieten voor de bouwfase zijn reeds gereserveerd. De vastleggingskredieten voor de exploitatie en de jaarlijkse terugbetaling van de financieringskost, 29 miljoen euro per jaar, worden jaarlijks aangerekend op het programma MB0/IMG-E-2-C/WT van de algemene uitgavenbegroting.

#### **Callemansputte**

De gunningsleidraad zal dit jaar worden goedgekeurd zodat eind 2011 de onderhandelingsprocedure kan starten. De onderhandelingsprocedure zal acht tot twaalf maanden in beslag nemen.

#### Te realiseren 2012

##### **Onderhoud zeesluizen**

In 2012 wordt de deurkamer van deur 4 van de Zandvlietsluis gesaneerd. Hiermee zullen alle werken voor het saneren van de deuren aan de Zandvlietsluis zijn uitgevoerd.

Bij de Kallosluis zal in 2012 de deurkamer van deur 4 worden gesaneerd. Met de sanering van deur 2 in 2013 zullen de saneringswerken van de deurkamers van de Kallosluis volledig voltooid zijn.

In 2012 wordt de elektromechanische uitrusting van de Zandvlietsluis en de Berendrechtsluis vernieuwd.

De elektrische bediening van drie bruggen over de Zandvlietsluis en de Berendrechtsluis wordt eveneens vernieuwd.

Bij de P. Vandammesluis wordt de renovatie van deurkamer nummer 3 in 2012 afgerond. De werken aan deurkamer nummer 2 worden gestart.

De vereiste kredieten voor de instandhouding van de basisinfrastructuur, waaronder de zeesluizen, wordt gereserveerd op het artikelnummer MBU/3MG-E-2-G/WT.

### **Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw**

#### **Haven van Antwerpen**

Op 11 september 2009 koos de Vlaamse Regering voor het maatschappelijk meest haalbaar alternatief (MMHA) als na te streven ontwikkeling van de haven van Antwerpen. Ze gelastte de bevoegde ministers met de verdere uitwerking van dat alternatief, onder andere door de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk



uitvoeringsplan (GRUP) in overeenstemming met het principiële programma voor het RUP en de opmaak van het bijbehorende onteigeningsplan.

#### Realisaties 2011

Voorafgaand aan de plenaire vergadering voor het GRUP maakte de Vlaamse Regering op 22 juli 2011 een gemotiveerde afweging van alle in het plan-MER voorgestelde milderende en natuurcompenserende maatregelen die betrekking hebben op het MMHA. De Vlaamse Regering stemde in met de doelstellingen voor en fasering van de natuurontwikkeling. Ze belastte de bevoegde ministers om in samenspraak met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linker Scheldeoever een afsprakenmatrix op te stellen voor de realisatie van de natuurkerngebieden op de Linkerscheldeoever. Ze stelde een procesmanager aan voor het verdere verloop van het project en gelast de bevoegde ministers met de verdere uitvoering ervan.

#### Te realiseren 2012

De voorbereiding en de realisatie van het MMHA en de bijbehorende milderende en natuurcompenserende maatregelen zijn een proces van vele jaren. Het toekomstige Actieplan MMHA zal bepalen hoe de overheid de verzachtende maatregelen uit het plan-MER zal realiseren. Die maatregelen hebben onder meer te maken met leefbaarheid, mobiliteit, landbouwbeleid, robuuste natuur, integraal waterbeleid, geluid, luchtkwaliteit en erfgoed. Het Actieplan bevat maatregelen waarvoor nog verder onderzoek nodig is.

De plenaire vergadering voor het RUP wordt gepland eind oktober 2011. Het openbaar onderzoek voor het GRUP is gepland voor het voorjaar 2012.

### **Verbetering leefbaarheid woonomgeving**

#### Realisaties 2011

In de haven van Gent worden projectgebonden en structurele acties genomen om de leefbaarheid te verhogen. Tijdens de huidige legislatuur worden diverse natuurkoppingsgebieden ingevuld in de haven van Gent.

Het eerste goedgekeurde inrichtingsplan, Desteldonk noord en Desteldonk zuid, is in 2011 in uitvoering gegaan. Het inrichtingsplan van Rieme zuid en Doornzele noord werd op 28 februari 2011 goedgekeurd.

In de haven van Antwerpen zijn binnen het project Liefkenshoekspoortunnel de leefbaarheidsbuffers afgerond om de woonkernen van Kallo en Verrebroek af te schermen. Er is een landschapsstudie uitgevoerd voor de landschappelijke inpassing van de E34 en de buffering van de Waaslandhaven die ten zuiden van de E34 ligt.

#### Te realiseren 2012

In de haven van Gent wordt het eerste goedgekeurde inrichtingsplan, dat van Desteldonk noord en Desteldonk zuid, uitgevoerd. In de haven van Antwerpen wordt de landschappelijke inpassing van de E34 en de buffering van de Waaslandhaven ten zuiden van de E34 geïntegreerd in het plan-MER voor de parallelwegenstructuur E34.

### **Ontwikkeling robuuste natuur in functie van havenontwikkeling**

#### Realisaties 2011

In 2006 maakte de provincie Oost-Vlaanderen een inventarisatie van de natuurwaarden in de Gentse Kanaalzone. Die inventarisatie resulteerde in 205 hectare te ontwikkelen natuurdoelstellingen. Een aantal studies bepaalde de locaties om die natuurdoelstellingen te realiseren. Eind 2010 werd een eco-hydrologische studie afgerond.

In de haven van Antwerpen is de ontwikkeling van natuurwaarden voor de tweede zeesluis en de uitbreiding van de spoorbundel zuid afgewerkt. In afwachting van een definitieve regeling met het GRUP voor de afbakening van de haven van Antwerpen, zijn maatregelen genomen om aan de

verplichtingen uit het nooddecreet voor het Deurganckdok te voldoen. Voorbereidende studies voor het flankerend milieubeleid en natuurontwikkeling voor het GRUP zijn opgestart. Het gaat om een studie naar de waterhuishouding op de Linkerscheldeoever en een studie naar de ontwikkeling van zilte graslanden.

#### Te realiseren 2012

In de haven van Gent is wordt de opmaak van een LER (landbouw effecten rapport) in het najaar 2011 opgestart. Met de randvoorwaarden uit de eco-hydrologische studie en de LER zullen de locaties voor de realisatie van de natuurdoelstellingen verder definitief worden afgebakend.

Tegelijkertijd moet ook de grondenbank worden opgericht in 2012, en wordt het GRUP tbv de natuurkerngebieden opgesteld.

In afwachting van het definitieve GRUP voor de afbakening van de Haven van Antwerpen, zetten de verschillende partijen de beheersmaatregelen voort om aan de verplichtingen van het nooddecreet voor het Deurganckdok te voldoen. De voorbereidende studies voor het flankerend milieubeleid en de natuurontwikkeling van het GRUP worden voortgezet.

De uitgaven voor het flankerend milieubeleid worden aangerekend op het artikelnummer MBU/3MG-E-2-G/WT. Ook de aankoop van gronden in het kader van flankerend beleid worden vanaf 2012 aangerekend op dit artikel.

### **2.2.3 De werking van de luchthavens verzekeren**

#### **Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context**

Het luchtvervoer wordt steeds verder geliberaliseerd. Andere belangrijke thema's zijn de steeds hogere vereisten inzake luchtvaartveiligheid en –beveiliging en het streven naar een lagere impact van luchtvaart op klimaatverandering. Vlaanderen wil daar maximaal op inspelen met een geïntegreerd en globaal luchthavenbeleid.

De administratieve organisatie van het luchtvaartbeleid wordt in de loop van 2012 verder afgestemd op de beheershervorming van de regionale luchthavens en op de rol van de Vlaamse overheid tegenover de luchthavens van Zaventem.

#### **De regionale luchthavens kunnen elk hun rol vervullen binnen een optimale exploitatieomgeving**

Als uitbater van de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge investeert de Vlaamse overheid in de luchthaveninfrastructuur, de luchthavenveiligheid en de luchthavenbeveiliging, zodat de luchthavens hun ICAO-certificaties behouden. De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge ontvangen een werkingsdotatie (begrotingsartikel MB0/1MD-E-2-B/WT) en een investeringsdotatie (begrotingsartikel MB0/1MD-E-2-B/WT). In afwachting van de beheershervorming krijgt de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem een jaarlijkse exploitatiesubsidie (MB0/1MD-E-2-B/WT) om aan de normen inzake luchtvaartveiligheid en –beveiliging te voldoen.

Ook na de beheershervorming van de regionale luchthavens blijft het Vlaamse Gewest, als aandeelhouder van de Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen, verantwoordelijk voor de basisinfrastructuur en het behoud van het ICAO-certificaat. De LOMs, die in 2012 opgericht worden, krijgen de nodige financiële middelen om de noodzakelijke infrastructuurwerken uit te voeren. In 2012 dient op artikelnummer MB0/1MD-E-2-Z/PA een budget voorzien te worden om de LOMs te kapitaliseren.

Na oprichting van de LOMs zal de Vlaamse overheid ook op de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem instaan voor de investeringen in de basisinfrastructuur, zodat ook deze luchthaven op termijn volledig voldoet aan de geldende ICAO-verplichtingen. Die werken zijn onder meer de verplaatsing van de taxiweg en het

laadplatform, en de bouw van een brandweerkazerne. Door de beheershervorming kan de luchthaven Kortrijk-Wevelgem verder groeien als Vlaamse regionale luchthaven.

Door de financiële ondersteuning van het Vlaamse Gewest kunnen de luchthavens zich verder concentreren op die niches waar ze het meest concurrentieel zijn, zodat ze een maximale toegevoegde waarde bieden. De Luchthaven Antwerpen is voornamelijk gericht op de zakenluchtvaart, de Luchthaven Oostende focust zich op vracht en chartermaatschappijen, en de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem is gericht op general aviation. De drie regionale luchthavens zijn dus complementair tegenover elkaar en tegenover de luchthaven Zaventem. Na de LOM/LEM-beheershervorming zal blijken of die complementariteit ook door de privépartners wordt bestendigd.

### **Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd**

Het decreet van 10 juli 2008, gewijzigd bij decreet van 8 mei 2009, bepaalt een nieuwe beheersstructuur voor de drie regionale luchthavens. De instandhouding van de basisinfrastructuur blijft een taak van het Vlaamse Gewest, die vervuld zal worden binnen de op te richten Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM). Een privé Luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) wordt voor elke luchthaven aangetrokken om de commerciële uitbating over te nemen.

De mededingingsprocedures die moeten leiden tot de selectie van de geschikte LEM-partners voor de luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen is volop lopende. Het dossier bevindt zich momenteel in de onderhandelingsfase. Begin 2012 zullen de hiertoe geselecteerde kandidaten een finale offerte indienen, waarna de opdracht medio 2012 gegund wordt. Tijdens die overgangperiode zullen de ICAO-certificaten en de milieuvergunning worden overgedragen van de huidige uitbater naar de toekomstige LEM. Het contractueel personeel dat tewerkgesteld is op de luchthavens, zal de keuze moeten maken om al dan niet bij de LEM te worden tewerkgesteld. Het statutair personeel wordt ter beschikking gesteld van de LEM.

Voor de mensen die op de luchthavens werken, zal de beheershervorming uiteraard een belangrijke impact hebben. Om het personeel voldoende te informeren, werden in juni 2011 toelichtingsessies georganiseerd op de luchthavens Antwerpen en Oostende. Ook in 2012 worden informatiesessies voorzien. Tijdens het aanbestedingsproces wordt het personeelsdossier regelmatig teruggekoppeld met de vakbonden.

### **De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio**

De luchthaven van Zaventem is een belangrijke economische poort voor Vlaanderen. Voor alle betrokken actoren, waaronder de omwonenden, de huidige en potentiële gebruikers en de uitbater van de luchthaven, is het noodzakelijk dat een stabiel en rechtszeker kader ontwikkeld wordt waarbinnen de luchthaven zich verder kan ontwikkelen. De beslissing die de Vlaamse Regering op 17 december 2010 nam in het kader van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel zal dan ook uitgewerkt worden. Er zal een initiatief uitgewerkt worden voor de verdere ontwikkeling van de poort internationale luchthaven Zaventem, zoals omschreven in het RSV. Daarnaast zal een generieke regeling uitgewerkt worden voor gebruiks-, bouwhoogte en specifieke veiligheidsbeperkingen rond de internationale luchthaven van Zaventem. Afspraken met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, welke kunnen vastgelegd worden onder de vorm van een samenwerkingsakkoord, zijn voor deze generieke regeling noodzakelijk...

Op 23 juli 2010 nam de Vlaamse Regering een standpunt in aangaande de federale wet die het kader uitwerkt voor de exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Een sociaal-economische studie die de kosten en baten van de nachtvluchten op de luchthavens van Zaventem in kaart brengt, zal in 2012 uitgevoerd worden.

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthaven van Zaventem wordt verder uitgewerkt teneinde o.a. de bereikbaarheid van de luchthaven en de luchthavenregio te verbeteren. De knooppuntfunctie van de luchthaven wordt uitgebouwd, evenals de functie van de luchthaven als bestemming voor werknemers en passagiers. De dossiers m.b.t. de R0, de zuidelijke ontsluiting van de luchthaven e.a. worden in dit kader verder uitgewerkt. De ontsluiting van de luchthaven via de HSL wordt onderzocht binnen de verder uit te werken Vlaamse spoorstrategie.

### **3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT**

#### **3.1 Duurzaam kustbeheer**

##### **3.1.1 Multifunctionaliteit van de kust**

De kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter. Bij de uitvoering van investeringswerken en het beheer van het patrimonium wordt altijd geprobeerd om de verschillende functies op een harmonieuze wijze samen te brengen. Dat gebeurt met aandacht voor de integratie van de zeekering en de ontwikkeling van natuur, recreatie, aantrekkelijkheid en economische activiteiten aan de kust.

##### ***Kust***

###### **Realisaties 2011**

Om de verscheidenheid, de diverse functies en het unieke karakter van de kustregio in beeld te brengen is extern het prestigieuze fotoboek FLANDERS COAST gerealiseerd. De afdeling Kust heeft meegewerkt aan de uitgebreide research die voorafging aan de opmaak, de inhoudelijke samenhang en de beeldopnames en heeft het redigeren van alle Nederlandstalige teksten op zich genomen.

De badstrandverhogingen die in 2011 in diverse kustgemeentes worden uitgevoerd, verhogen de toeristisch recreatieve waarde en maken de exploitatie van de stranden mogelijk. De werken aan de zeedijken worden uitgevoerd met zeer grote aandacht voor de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. In 2011 wordt de renovatie voortgezet van de zeedijk aan het centrum van Oostende (Albert I-promenade). De renovatie gaat gepaard met de aanleg van ondergrondse garages.

In 2011 wordt gestart met de architecturale uitwerking van het Masterplan Kustveiligheid langs de zeedijken en in de havens. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met de kustgemeentes en met respect voor de architecturale, stedenbouwkundige en landschappelijke natuurwaarden.

Diverse duingebieden zijn heringericht in Bredene en tussen Middelkerke-Westende en Middelkerke-Lombardsijde (Sint- Laureinsduinen, Calidrisduinen en Cosmos). De herinrichtingswerken zijn een meerwaarde voor de natuur en het landschap van dit deel van de zeekering.

Voor de zandbank in Heist, die sinds 2009 deel is van het strand en dus van de zeekering, wordt een langetermijnvisie ontwikkeld. Een socio-economische studie analyseerde de impact van de verzanding op de toeristische activiteiten en de toeristische sector.

Ook in de Vlaamse kustjachthavens worden de mogelijkheden voor waterrecreatie en het watertoerisme verbeterd.

In Nieuwpoort is een veerpont gebouwd zodat voetgangers en fietsers de oosteroever snel en veilig kunnen bereiken. Hetzelfde gebeurde in Oostende. Beide ponten zijn aan de opstapplaatsen voorzien van leuningen. In en rond de Spuikom te Oostende zijn nieuwe steigers en een nieuw wandel- en fietspad aangelegd. Met de aanleg van natuurvriendelijke oevers wordt de inrichting van de Spuikom gefinaliseerd.

In de jachthaven van Blankenberge zijn investeringswerken in uitvoering om rond de oude spuisluis een terrein bouwrijp te maken voor een nieuw clubhuis van een jacht- en zeilclub. Ook de basisinfrastructuur van de haven wordt verder vernieuwd. In de jachthaven van Zeebrugge wordt verdergewerkt aan de aanleg en uitrusting van een nieuwe jachthaven.

###### **Te realiseren 2012**

Verschillende zeedijken moeten worden gerenoveerd om hun recreatieve meerwaarde te behouden. Dat is onder meer het geval voor De Haan-Wenduine en Mariakerke-Raversijde. Harde zeekerende maatregelen, zoals stormmuren, worden in de vorm van zitbanken en trapconstructies uitgevoerd om ze beter in hun omgeving te integreren. De gemeentes staan in voor de architecturale meerkost.

De inrichting van de site Nordic in Blankenberge en het DG Willemspark in Knokke-Heist versterkt de natuurlijke waarde van het kustpatrimonium. De herinrichting van dit laatste omvat een educatieve zone met duinenflora en de natuurlijke heraanleg van twee vijvers.

In 2012 is de aankoop gepland van een voormalige camping in Raversijde, om de zeeverende functie van de duinen te herstellen. Dat zal op een geïntegreerde manier gebeuren, met mogelijkheden voor ecologische ontwikkelingen.

In de Vlaamse kustjachthavens wordt ook in 2012 geïnvesteerd om de mogelijkheden te verbeteren voor waterrecreatie en watertoerisme. In Blankenberge wordt de omgeving aangelegd van de gerenoveerde zone rond het nieuwe clubhuis ter hoogte van de oude spuisluis. In Oostende wordt de glooiing van de Noordede gerenoveerd. In Nieuwpoort wordt ter hoogte van de Kromme Hoek de oude sluisvloer uitgebroken. De glooiingen worden gerenoveerd, waardoor de capaciteit van de jachthaven nog verder uitbreidt. Ook de toegangsweg tot de Kromme Hoek wordt gerenoveerd, net als de zeeverende glooiing op de rechteroever van de havengeul.

Investerings op dit domein of acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

### ***Masterplan uitbreiding Nieuwpoort***

Het project uitbreiding Nieuwpoort moet de rechteroever van Nieuwpoort ontwikkelen om de rol van de haven als Noord-Europese jachthaven te versterken. Het project loopt in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen en de stad Nieuwpoort.

### **Realisaties 2011**

Het masterplan wordt gefinaliseerd in 2011. Het wordt ter bekrachtiging voorgelegd aan de deputatie en ter mededeling aan de stad Nieuwpoort en de Vlaamse Regering. Het omvat de uitbreiding van de jachthaven op het schiereiland op de rechteroever en de inrichting van de oude vismijnsite op de linkeroever, ter hoogte van Nieuwpoort-stad.

De overheden maakten een samenwerkingsovereenkomst op met de inhoudelijke doelstellingen en krachtlijnen van het masterplan, en de financiële verhoudingen. In juli 2011 keurden de provincieraad en de gemeenteraad de ontwerpovereenkomst goed. De ondertekening is gepland op 17 oktober 2011.

### **Te realiseren 2012**

Voor projectontwikkeling en de uitvoering van het Masterplan wordt een PPS-structuur opgericht tussen de overheden (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening, provincie West-Vlaanderen en stad Nieuwpoort) en de privépartner(s). De goedkeuring voor de oprichting door onder meer de Vlaamse Regering is gepland voor juni 2012.

Gelijktijdig zal de actualisatie van het plan-MER in het najaar van 2011 worden opgestart, samen met de opmaak van een provinciaal RUP voor het plangebied. De actualisatie van het plan-MER wordt afgerond tegen eind 2012, het RUP tegen 2013.

De bouw van het dok en de inrichting van het openbaar domein wordt gedragen door de meerwaarden uit het project. Het project heeft in het voortraject impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

## **3.1.2 Veiligheid tegen overstroming vanuit zee**

Stormen vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Door doelgericht kustbeheer en aangepaste maatregelen blijft de veiligheid aan de Vlaamse kust tegen zware storm gegarandeerd. Een verdere versterking van de sociale en economische ontwikkeling van de kust en haar achterland kan zo doorgang vinden. Het verzekeren van een voldoende hoge mate van kustveiligheid is dan ook een absolute prioriteit van het Vlaams kustbeleid.

Het huidige veiligheidsniveau moet minimum bescherming bieden tegen een 100-jarige stormvloed. In de erosieve zones worden jaarlijks onderhoudssuppleties uitgevoerd om het huidige veiligheidsniveau te handhaven.

Het Masterplan Kustveiligheid is essentieel om de Vlaamse kust en de kusthavens op een minimaal veiligheidsniveau van een 1000-jarige superstormvloed te kunnen brengen. Dat masterplan zet de beleidsdoelstellingen, de uitwerking en de consequenties ervan uiteen voor de middellange termijn (tot 2050). Om de kustbeheerder te ondersteunen bij werkzaamheden aan de zeewering moeten de nodige juridische instrumenten decretaal worden verankerd.

#### Realisaties 2011

Het Masterplan Kustveiligheid werd besproken met alle kustgemeenten om hun visie en eventuele input van middelen te integreren in een finaal masterplan. Op 10 juni 2011 keurde de Vlaamse Regering het masterplan goed. In het najaar 2011 startten de eerste zandsuppleties in de zwakke zones De Haan-Wenduine, De Panne centrum, Sint-Idesbald en Koksijde centrum.

De verdere optimalisatie van het Masterplan Kustveiligheid vraagt de nodige technische studies. Vanaf 2011 worden hydraulische studies uitgevoerd om het ontwerp te optimaliseren van stormmuurtjes of stormvloedkeringen in de havens van Zeebrugge, Blankenberge en Nieuwpoort. Om de stabiliteit van nieuwe constructies te garanderen, is kennis van de grondopbouw ter plaatse vereist. Daarvoor worden geotechnische onderzoeken uitgevoerd. Aangezien er archeologische objecten in het strand kunnen zitten, is archeologisch onderzoek vaak aangewezen. Het Waterbouwkundig Laboratorium zal voor de optimalisatie van het technisch ontwerp van bepaalde kustbeschermingsmaatregelen extra berekeningen uitvoeren met behulp van numerieke en fysische modelproeven.

Om het architecturale ontwerp van de kustbeschermingsmaatregelen uit te werken, is verder overleg nodig met de kustgemeenten. Er zal een multidisciplinair team worden samengesteld met experts met een stedenbouwkundige, landschappelijke en technische achtergrond. In 2011 wordt gestart met de architecturale uitwerking van de harde maatregelen die voor het masterplan zullen worden uitgevoerd: de aanpassing van de zeedijk in Wenduine, en stormmuren in Blankenberge en Zeebrugge. De gemeenten staan in voor de architecturale meerkost.

In 2011 zijn de werken voortgezet voor de renovatie van de zeedijk ter hoogte van het centrum van Oostende (Albert I-promenade). Door een versnelde aanpak worden deze werken in 2011 voltooid.

In Oostende is de renovatie van het Zeeheldenplein gestart. Deze werken dragen bij tot de bescherming van Oostende centrum tegen een superstormvloed en verhogen ook de toeristisch recreatieve waarde.

In 2011 zijn de natuurcompenserende maatregelen in Nieuwpoort (Lombardsijde) voortgezet. Met de bouw van een strandhoofd van houten palenrijen werd het nieuwe strand gestabiliseerd.

De zeewerende functie van de nieuwe dijk rond het uit te breiden Zwin werd volgens een geïntegreerde aanpak uitgewerkt, met een evenwicht tussen de natuur- en de recreatieve beleving van de Zwinvlakte en de omliggende gebieden.

In samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij wordt overleg gepleegd met de eigenaars en pachters die gronden bezitten of bewerken in het uitbreidingsgebied. In 2011 zijn de flankerende maatregelen gestart voor de getroffen pachters en is begonnen met de aankoop van de gronden onder de nieuw te bouwen dijk. Op procedureel vlak startte het beleidsdomein RWO de aanpassing van het GRUP op.

#### Te realiseren 2012

In 2012 zullen belangrijke werken gebeuren voor het Masterplan Kustveiligheid.

- In De Panne en Koksijde worden duinsuppleties uitgevoerd.
- De studie voor het ontwerp van de stormvloedkering in Nieuwpoort wordt opgestart, met behulp van de nodige expertise en informatieuitwisseling met Nederland.

- In 2012 worden de natuurcompenserende maatregelen in Nieuwpoort (Lombardsijde) gefinaliseerd. Met de afbraak van de oude dijk en de duinvoetversteving komt er een natuurlijke overgang naar de achterliggende duinen.
- In Middelkerke starten de studie en het architecturaal ontwerp van de stormmuur rond het casino.
- De studie en het architecturaal ontwerp van de harde zeeweringsmaatregelen in Raversijde-Mariakerke worden opgestart.
- Voor Oostende centrum start een eerste fase van de aanleg van het groeistrand en worden de verdere fasen van de veiligheidsmaatregelen gerealiseerd tegen overstroming via de haven.
- Na de finalisatie van de architecturale studies wordt vanaf 2012 gestart met de bouw van de zeewerende constructies op de zeedijk van De Haan-Wenduine, rond de haven van Blankenberge en de haven van Zeebrugge.
- In 2012 wordt het bestek voor de aanleg van de nieuwe Zwinvlakte en de nieuwe zeedijk gefinaliseerd. Op procedureel vlak wordt de goedkeuring van het nieuwe GRUP verwacht en wordt in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij verdergewerkt aan de aankoop van de gronden voor de nieuw te bouwen dijk.

Investeringsen op dit domein of acties rond dit thema hebben een impact op het artikelnummer MCU/3MI-E-2-D/WT.

### 3.1.3 Project Vlaamse Baaien 2100

De ruimtelijke ontwikkelingen van de twintigste eeuw hebben van de kustzone een krachtige economische drager gemaakt. Intussen zijn een aantal uitdagingen voor de eenentwintigste eeuw duidelijk geworden. De belangrijkste opgave is de bescherming van de kust tegen stormvloed, die in omvang dreigen toe te nemen door de stijgende zeespiegel en het veranderende klimaat.

Bescherming tegen de zee kan echter niet los worden gezien van andere opgaven in de kustzone: de natuurontwikkeling, de economische ontwikkeling, de aantrekkelijkheid van de kust voor toeristen en bewoners, en de ontwikkeling van duurzame energie. Die vijf pijlers vormen de uitgangspunten voor elk toekomstig project voor de kustzone. De aandacht moet uitgaan naar maatregelen die niet alleen de veiligheid bevorderen, maar ook een bijdrage leveren aan natuurlijkheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en ontwikkeling.

Het concept Vlaamse Baaien 2100 blikkt vooruit naar oplossingen en denkpistes die zeewering combineren met een of meer van de bovenstaande aspecten. Het project vertrekt van het Masterplan Kustveiligheid, dat het eerste pakket wordt van het project Vlaamse Baaien 2100.

Vlaamse Baaien is een initiatief van uitzonderlijke omvang. Om dergelijk ambitieus project in goede banen te leiden, dringt een gefaseerde aanpak zich op. Concreet zullen de eerstkomende maanden en jaren 3 pakketten doorlopen worden.

- Pakket 1 beslaat de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid.
- Pakket 2 omvat een masterplan met een langetermijnvisie voor het projectgebied.
- Pakket 3 beslaat een innovatief onderzoekstraject om de haalbaarheid van de projecten in beeld te brengen.

#### Realisaties 2011

De projectstructuur werd uitgetekend. Alle werkgroepen binnen de structuur zijn operationeel en werken aan het tot standkomen van het onderzoeksproject. Een algemene offerteaanvraag zorgt voor de levering van gespecialiseerde en geïntegreerde diensten bij de opmaak van het Masterplan Vlaamse Baaien.

Inhoudelijk is er het meeste voortgang in deelpakket 1. Om het Masterplan Kustveiligheid te realiseren, zullen zeeweringswerken moeten worden uitgevoerd, die werden opgesplitst over een aantal kustsecties en kusthavens. Het is de bedoeling om alle werken in de kustsecties en kusthavens maximaal op te starten vanaf

2011. Op 15 september 2011 startten de werken in Koksijde en op 17 oktober 2011 starten die in De Panne (strandsuppleties). In het najaar starten de werken in Wenduine en De Haan.

#### Te realiseren 2012

De belangrijkste doelstelling is om tegen 2014 een onderbouwd en gedragen masterplan uit te werken. Daarvoor zullen alle deelprojecten in de periode 2011-2012 grondig worden doorgelicht.

In 2012 zullen de prioriteiten kunnen worden vastgelegd, en de leemtes in de kennis zijn gedetecteerd. Nadien wordt, bij voorkeur samen met de bedrijfswereld, een onderliggend wetenschappelijk onderzoeksprogramma opgestart om de leemtes op te vangen.

Deze investeringen in waterbouwkundige werken hebben een impact op MCU/3MI-E-2-D/WT.

### **3.2 Integraal waterbeleid**

De Vlaamse minister voor Leefmilieu en Waterbeleid is verantwoordelijk voor de coördinatie en organisatie van het integraal waterbeleid. Het beleidsdomein MOW heeft een vertegenwoordiging in de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en past de principes van het geïntegreerd waterbeleid toe bij het beheer van de waterwegen. In de CIW- werkgroepen bekkenwerking, waterkwantiteit, overstromingsrichtlijn, watersysteemkennis, bagger- en ruimingspecie vervult het beleidsdomein MOW een voortrekkersrol. De waterwegbeheerders en het departement zijn ook actief aanwezig in diverse fora van het integraal waterbeleid in Vlaanderen en internationaal.

Om wateroverlast en verdroging te voorkomen, werken we duurzame oplossingen uit. De waterwegbeheerders en het departement zijn initiatiefnemers van acties in de bekkenbeheerplannen en in de stroomgebiedbeheerplannen.

Verskillende realisaties voor een duurzaam kustbeheer (hoofdstuk 3.1) sluiten aan bij de doelstellingen van het integraal waterbeleid.

#### **3.2.1 Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid**

De vertegenwoordigers van MOW in de CIW-structuren en bekkenstructuren brengen hun expertise in en toetsen ze af met de andere beleidsdomeinen. Voor projecten gebeurt ook een aftoetsing met sectoren, andere beleidsdomeinen en de andere waterbeheerders. De basiswaarden veiligheid, economie, duurzaamheid en kwaliteit zijn daarbij de krachtlijnen.

#### Realisaties 2011

Voor de vereenvoudiging en afstemming van de regelgeving inzake integraal waterbeleid is een aantal wijzigingen van het Decreet inzake Integraal Waterbeleid (DIWB) voorbereid. In verband daarmee werd ook de volgende regelgeving voorbereid:

- een besluit tot aanpassingen van het Organisatiebesluit,
- het uitvoeringsbesluit Vismigratie in uitvoering van de Beneluxbeschikking vismigratie,

Naar aanleiding van de overstromingen van november 2010 en januari 2011 heeft CIW een globale evaluatie gemaakt met voorstellen voor bijsturing en aanvulling. De entiteiten voorzien oplossingen voor de vastgesteld knelpunten binnen de budgettaire mogelijkheden

De uitbreiding en integratie van de gedetailleerde voorspellings- en waarschuwingsmodellen werd voortgezet, samen met stakeholders uit het waterbeheer en de crisisbeheersing. Om de toegang tot de verschillende voorspellers en modellen te optimaliseren, wordt één portaalsite uitgebouwd. De huidige websites voor de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen zijn aangepast zodat ze dezelfde kleuren en definities hanteren.



### Te realiseren 2012

De interactie tussen de waterbeleidsplannen en de andere plannen waarvoor de waterbeheerder bevoegd is, wordt gestroomlijnd. Dat gebeurt door een gerichte toepassing van de gewijzigde regelgeving.

De portaalsite met informatie over bevaarbare en onbevaarbare waterlopen voor Vlaanderen zal in 2012 operationeel zijn en via een aantal communicatie-initiatieven worden bekendgemaakt. We automatiseren en stroomlijnen de uitwisselingen van gegevens en informatie door middel van een intern platform voor professionele gebruikers waterbeheer en crisisbeheersing.

### **3.2.2 De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren**

De bekkenbeheerplannen en de stroomgebiedbeheerplannen worden verder uitgevoerd. De waterwegbeheerders en het departement voorzien de nodige projecten in de investeringsprogramma's. In nieuwe projecten worden de principes van integraal waterbeleid toegepast.

### Realisaties 2011

Het beleidsdomein MOW werkte mee aan een blauwdruk en een draaiboek voor de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen. Vlaanderen heeft geopteerd voor de overgangsbepaling van Art. 13 §1 b uit de Europese Overstromingsrichtlijn om geen voorlopige risicobeoordeling uit te voeren en onmiddellijk over te gaan tot de opmaak van de kaarten en de plannen.

De doelstellingen voor overstromingsrisicobeheer worden uitgewerkt, waarbij de doelstellingen die in bestaande plannen opgenomen zijn, maximaal worden meegenomen. Het departement MOW heeft hierin een voortrekkersrol.

De hydrologische en hydrodynamische modellen om overstromingsschade te berekenen, zijn aangepast aan de voorwaarden van de overstromingsrichtlijn. De verschillende Vlaamse waterbeheerders werden bij de ontwikkeling betrokken. De technische specificaties voor de overstromingsgevaar- en -risicokaarten die uit de modellen worden afgeleid, zijn gedefinieerd. Een basiskaart hydrografisch netwerk geeft aan over welke waterlopen binnen de Overstromingsrichtlijn zal worden gerapporteerd. De kaart werd afgestemd met de buurlanden en -gewesten. De overstromingsmaatregelen voor de stroomgebiedbeheerplannen werden volledig geherstructureerd om aan te sluiten bij de rapporteringsverplichtingen van de Overstromingsrichtlijn.

### Te realiseren 2012

Het beleidsdomein MOW werkt 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. Daarnaast werkt MOW mee aan de voorbereiding van de waterbeleidsnota. Die legt de visie van de Vlaamse Regering vast op het integraal waterbeleid voor het Vlaamse Gewest in zijn geheel en per stroomgebied afzonderlijk, inclusief een overzicht van de belangrijkste waterbeheerkwesties die zijn vastgesteld in het stroomgebied. De waterbeleidsnota geeft ook aan in hoeverre de krachtlijnen ervan afgestemd zijn op gewestelijke beleidsplannen.

De tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen worden verder uitgewerkt. De verschillende MOW-entiteiten leveren input voor maatregelen om de doelstellingen van de Europese kaderrichtlijn te halen. Doelstellingen voor overstromingsrisicobeheer en maatregelen tegen overstromingen worden verder uitgewerkt. MOW draagt ook bij tot de wateruitvoeringsplannen, die de huidige bekkenvoortgangsrapporten zullen vervangen.

Voor de Europese studie Amice worden gemeenschappelijke schade- en risicoberekeningen uitgevoerd voor het internationale stroomgebied van de Maas. Het modelinstrumentarium Latis wordt uitgebreid om naast toekomstige klimaatontwikkelingen ook toekomstige bodemgebruikontwikkelingen mee te kunnen nemen.

### 3.3 Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit

Waterpeilbeheersing is cruciaal voor de scheepvaart, maar ook om ongewenste overstromingen te voorkomen. Het veiligheidsniveau tegen overstromingen wordt bepaald in functie van het risico: de overstromingskans gecombineerd met de economische, sociale, ecologische en culturele gevolgen. In stedelijke, verstedelijkte of economisch waardevolle gebieden zal de overstromingsbescherming dus hoger zijn dan in agrarische gebieden of natuurgebieden.

Verscheidende realisaties voor een duurzaam kustbeheer (hoofdstuk 3.1) sluiten aan bij de doelstellingen van het beheersen van de waterkwantiteit.

#### Overstromingen tegengaan

##### Realisaties 2011

Vlaanderen sloot een samenwerkingsakkoord met Nederland voor het gemeenschappelijk beheer en gebruik van het model voor de Grensmaas. Er werden bijkomende maatregelen genomen om de duurzame bescherming tegen overstromingen in de Maasvallei te verbeteren. Op het grondgebied van de gemeenten Lanaken en Maasmechelen zijn de werken in het rivierbed van de Maas volledig afgerond. In Kotem-Hal is het zomerbed verbreed.

Op het grondgebied van Dilsen-Stokkem is de zomerdijk van Bichterweerd verlaagd zodat de grindplas beter ingeschakeld wordt in het riviersysteem. Het waterpeil van de grindplas kan nu het waterpeil van de Maas volgen, zodat de beschikbare berging gecontroleerd en optimaal kan worden ingezet om bij hoge afvoeren een maximale peilverlaging te bereiken. Ook is een nieuwe veerstoep aangelegd en werd het terrein rond de Kogge Greend verlaagd, waardoor de ruimte in het winterbed aanzienlijk is toegenomen. De uitlaatconstructie van de Vrietselbeek is aangepast om een grotere afvoercapaciteit te verkrijgen.

Het lokale watersysteem dat gevoed wordt via de watervangen van het Kanaal naar Beverlo wordt gedetailleerd geïnventariseerd. Op basis van die studie wordt het beheer van het lokale watersysteem geoptimaliseerd.

Binnen het geactualiseerde Sigmaphan zijn de voorbije jaren voor alle 2010-projecten inrichtingsplannen opgemaakt in overleg met de betrokken actoren. Momenteel wordt de uitvoering van de meeste 2010-projecten voorbereid. Enkele projecten zijn al in uitvoering voor de andere 2010-clusters zijn inmiddels de stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd of aangevraagd, en wordt de uitvoering van de werken voorbereid.

Voor de 2015-projecten worden of zijn de inrichtingsplannen opgemaakt. (toekomst)Voor het GOG Kruikebe-Bazel-Rupelmonde is in 2011 de afwerkingsfase van het gebied ingezet.

Ook het dijkenprogramma van het Sigmaphan wordt voortgezet. Er zijn momenteel dijkwerken langs de Zeeschelde van Fort Filip tot Noordkasteel en nabij Lillo. De dijkwerken langs de Zeeschelde in Polderstad Hoboken en aan de Veersteigers Schellebelle konden intussen worden afgerond. Voor de heraanleg van de Scheldekaaien in Antwerpen ging in 2011 een studie van start voor het uitvoeringsontwerp in de zone Sint-Andries en Zuid..

De ontwerpstudie van de nieuwe stuw van Kerkhove op de Bovenschelde is afgerond en het project is aanbesteed. Het archeologische onderzoek werd geïntegreerd in het infrastructuurproject. De uitwateringsconstructie aan het Denderbellebroek te Geraardsbergen is afgewerkt.

De ontwerpstudies voor de nieuwe stuwsuis in Aalst en de nieuwe stuw in Geraardsbergen werden voortgezet. De nodige stappen zijn ondernomen om het vergunningentrajec binnen de vooropgestelde planning te kunnen doorlopen. Voor Overboelare (Geraardsbergen) is een studie uitgevoerd naar mogelijke maatregelen om toekomstige wateroverlast voorkomen.

De eerste fase van de bescherming tegen overstromingen in het Blankaartbekken van de IJzer werd gerealiseerd. De fase omvat het verhogen van de wegen zodat de landbouwbedrijven bij overstromingen

toegankelijk blijven. De bouw van stuwen aan de twee sluizen in Boezinge op het kanaal Ieper-IJzer is voltooid en de stuwen zijn in gebruik genomen.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde, het kanaal naar Charleroi en het Netekanaal werd de studie voortgezet voor een waterbeheersingssysteem. Samen met de VMM werd het onderzoek gestart naar een betere de waterbeheersing van het gecombineerde systeem Zenne-Kanaal van Charleroi in Halle.

#### Te realiseren 2012

Het Vlaams Parlement nam een resolutie aan over het beheersen van wateroverlast binnen een integraal waterbeleid. Die resolutie kaart de noodzaak aan om de vereiste investeringsprojecten, infrastructuur- en onderhoudswerken uit te voeren en het risico op overstromingsrisico's terug te dringen.

De veiligheid tegen overstromingen aan de Gemeenschappelijke Maas zal verder worden verhoogd door een winterbedgeul in Maaseik-Heppeneert aan te sluiten aan het zomerbed van de rivier. In samenwerking met de Nederlandse rivierbeheerder zullen grootschalige hydraulische studies worden opgestart om de efficiëntie van toekomstige maatregelen te bepalen.

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan wordt in 2012 voortgezet. De inrichtingswerken in het GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde, de Hedwige-Prosperspolder en de cluster Kalkense Meersen zullen worden verdergezet. Voor de andere 2010-clusters uit het geactualiseerde Sigmaplan zullen in 2012 de eerste inrichtingswerken op het terrein opstarten.

Het dijkenprogramma wordt verdergezet. (zullen volgens de huidige planning in 2012 dijkwerken langs de Rupel ter hoogte van Noeveren worden opgestart en zullen de werken voor de kaaimuurstabilisatie ter hoogte van Sint-Andries en Zuid worden aangevat.)

De werken aan de nieuwe stuw in Kerkhove worden opgestart. De aanbestedingen voor de nieuwe stuwsluis in Aalst en de nieuwe stuw in Geraardsbergen zal verder worden voorbereid om de werken op het terrein eind 2012 te kunnen opstarten. Ook in Overboelare worden maatregelen gepland.

De tweede fase van de dijkverhoging in het Blankaartbekken zal worden gestart met de aanleg van een winterdijk die landbouwbedrijven moet beschermen tegen overstromingen van de IJzer. Er komt een wegverhoging in de Meersstraat in Sint-Martens-Latem om de toegang tot de woningen te verzekeren bij overstromingen. Er wordt een stuw en een pompstation gebouwd op de Rosdambeek in Sint-Denijs-Westrem. Op het kanaal naar Charleroi wordt het waterbeheersingssysteem gerealiseerd.

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

#### **Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken**

Waterbeheersing betekent dat bij een tekort aan water een aangepast beheer kan worden gevoerd en dat er voldoende buffercapaciteit kan worden opgebouwd bij te veel water. Het Albertkanaal en het knooppunt Gent in het bijzonder, en het kanalenstelsel in het algemeen, vragen hier bijzondere aandacht.

#### Realisaties 2011

Met het regionaal waterverdelingsmodel voor Vlaanderen kunnen verfijndere detailmodellen worden gemaakt voor specifieke aandachtszones. Er is een regionaal waterbalansmodel van het Scheldestroomgebied opgesteld. Dat model houdt rekening met de belangrijkste watergebruikers en de interactie met de naburige landen en regio's. Het model kan worden gebruikt om voor projecten verschillende scenario's en alternatieven te analyseren vanuit een integrale aanpak en met focus op laagwaterscenario's. Amice, de Europese studie voor de Maas, werkt de gemeenschappelijke kaarten verder uit voor laagwatergevolgen voor de sectoren scheepvaart, energie, drinkwater en landbouw.

Nv De Scheepvaart bouwt op het sluizencomplex van Ham (Albertkanaal) een grootschalige pompinstallatie en waterkrachtcentrale. In periodes met lage afvoeren kunnen ze het water dat door het schutten van schepen wegvloeit stroomopwaarts terugpompen en zo de behoefte aan extra water significant beperken. In periodes met voldoende waterbeschikbaarheid werken de installaties als waterkrachtcentrale voor het opwekken van duurzame energie. De werken aan het sluizencomplex van Ham zijn gestart in 2010 en zullen afgerond zijn tegen de zomer van 2012.

#### Te realiseren 2012

In 2012 start het onderzoek om na te gaan of het beschikbare modelinstrumentarium ook op de langere termijn voorspellingen kan maken in droge periodes. De bouw van een pompgemaal op de Durme in Lokeren wordt voorbereid. Het waterbalansmodel zal worden gebruikt om het effect te berekenen van nieuwe projecten in het Scheldestroomgebied. Naar analogie van het sluizencomplex van Ham zal op het sluizencomplex van Olen een pompinstallatie en waterkrachtcentrale worden gebouwd.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS. Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

### **Rationeel watergebruik stimuleren**

#### Te realiseren 2011

We onderzoeken de haalbaarheid en wenselijkheid om water uit volgelopen gecontroleerde overstromingsgebieden te gebruiken als alternatieve waterbron.

#### Te realiseren 2012

De resolutie van het Vlaams Parlement over het beheersen van wateroverlast, vraagt om met alle betrokken sectoren een doorgedreven rationeel watergebruik uit te bouwen zodat de watervraag onder controle kan worden gehouden. Daar zal in 2012 extra aandacht aan besteed worden.

### **De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren**

In 2001 hebben Nederland en Vlaanderen de Langetermijnvisie 2030 opgesteld om een integrale, evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van het Schelde-estuarium mogelijk te maken. Die langetermijnvisie vormt de basis voor een gezamenlijk beleid en beheer. In de visie zijn streefbeelden geformuleerd voor 2030 op het gebied van veiligheid tegen overstromingen, toegankelijkheid van de Scheldehavens en natuurlijkheid van het (fysieke en ecologische) systeem.

De Ontwikkelingsschets 2010 is een pakket van projecten en maatregelen dat rond 2010 gerealiseerd of in uitvoering moet zijn om de streefbeelden te kunnen bereiken. De stand van zaken van de projecten en ontwikkelingen in het Schelde-estuarium staat hierboven. Dit onderdeel van de beleidsbrief gaat in op het geactualiseerde Sigmoplan, een van de belangrijkste projecten van de Ontwikkelingsschets 2010.

De meetcampagnes en rapportering binnen Moneos vragen belangrijke financiële en personele inspanningen van het Beleidsdomein MOW.

Van de 26 projecten die Vlaanderen en Nederland samen zouden uitvoeren voor de Ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010, zijn er nog 6 in uitvoering: het Sigmoplan, het project Externe veiligheid, de natuurprojecten Middengebied Westerschelde (NL), de uitbreiding van het Zwin, de Hedwige-Prosperpolder en de bescherming van de Vlakte van de Raan. De andere 20 projecten zijn intussen volledig voltooid.

De stand van zaken is als volgt.

- **Sigmoplan:** alle stedenbouwkundige vergunningen voor de projecten uit de eerste fase zijn afgeleverd, met uitzondering van de vergunning voor het project Grote Wal-Kleine Wal-Zwijn. De uitvoering van de vergunde projecten zal binnenkort starten. De voorbereiding van de projecten van de tweede fase is begonnen.

- **Externe veiligheid:** De problemen met de gegevensdata van het project Externe Veiligheid zijn opgelost. Een eerste conceptrapport over de externe risico's was in juni beschikbaar. Uitgaande van het nieuwe rapport lagen de risicocontouren in de periode 2004-2009 nergens op het land. Ook het groepsrisico vormde nergens een probleem. Vervolgens werd gestart met de prognoses voor de toekomst (jaren 2015 en 2030). Een conceptrapport werd begin augustus opgeleverd en besproken door het expertteam. Het conceptrapport wordt normaal gesproken eind 2011 aan de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart aangeboden.
- **De natuurprojecten Middengebied Westerschelde** (op Nederlands grondgebied) boekten in 2011 geen vooruitgang.
- **Zwin:** in het onderzoek naar de uitbreiding van het Zwin is het probleem opgedoken van de verzilting in de onmiddellijke omgeving. De Internationale Zwincommissie buigt zich in september 2011 over de voorgestelde oplossing die nadien verder zal worden geoptimaliseerd. Op 29 juni vond in Vlaanderen de plenaire vergadering over de uitbreiding van het Zwin plaats. In Nederland is de terinzagelegging van het ontwerp Rijksinpassingsplan voorzien voor het najaar 2011, waarna in 2012 het definitieve Rijksinpassingsplan kan worden vastgesteld. In Nederland zijn intussen alle gronden voor de uitbreiding van het Zwin verworven.
- **Hedwige-Prosperpolder:** in Vlaanderen gaan de werken in de Prosperpolder verder. In Nederland werd op 18 juni het voorlopig besluit genomen om de Hedwigepolder niet te ontpolderen. Vlaanderen blijft ervan uitgaan dat Nederland het verdrag inzake de Ontwikkelingsschets 2010 zal uitvoeren.
- **Vlakte van de Raan:** op 30 december 2010 heeft de Nederlandse staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie het Nederlandse gedeelte van de Vlakte van de Raan definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. In België kreeg de Vlakte van de Raan al in 2006 een beschermde status. Die status werd in 2008 door de Raad van State vernietigd. Momenteel beraadt de federale minister bevoegd voor de Noordzee zich over de manier waarop deze zaak kan worden opgelost.

### **Instaan voor crisiscommunicatie**

Om de schade in periodes van (dreigende) wateroverlast te beperken, worden het monitoringsysteem en de voorspellings- en verwittigingssystemen voor de kust en de waterwegen verder uitgewerkt, in samenwerking met alle waterbeheerders.

#### Realisaties 2011

Via [www.waterstanden.be](http://www.waterstanden.be) heeft het voorspellingssysteem van het Hydrologisch Informatiecentrum er tijdens de periodes van wateroverlast toe bijgedragen dat waterbeheerders snel en adequaat de vereiste maatregelen konden nemen. Het voorspellingssysteem leverde hen gedetailleerde informatie en geïnterpreteerde verwachtingen. Het Waterbouwkundig Laboratorium liet vanuit helikopters video-opnames met georeferenties maken van de overstromde gebieden. AGIV zette die video-opnames om in overstromingskaarten die voor het publiek beschikbaar waren.

Vlaanderen en Nederland hebben de exploitatie en ontwikkeling opgestart van een gezamenlijk operationeel voorspellingssysteem voor de kust en het getijgebied van de Schelde. W&Z plaatste extra peilmeters ter ondersteuning van de gegevensinzameling met betrekking tot de waterstanden.

#### Te realiseren 2012

Het voorspellingssysteem van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) wordt jaarlijks verder uitgebouwd met bijgewerkte voorspellingsmodellen. Daarnaast wordt ook ingezet op een robuust meetstelsel, met bijkomende debietmeetstations. De metingen aan sluizen worden geleidelijk vervangen door debietmeetstations. Dankzij samenwerkingsovereenkomsten met andere meetdiensten in binnen- en buitenland beschikt het HIC over steeds meer en verbeterde inputdata voor de voorspellingen.

Deze en andere investeringen van het Waterbouwkundig Laboratorium worden aangerekend op MBU/3MG-E-2-H/WT, waar voor 2012 een vastleggingskrediet van 3.966.000 Euro beschikbaar is.

Ook in 2012 zal een helikopter beschikbaar zijn om bij wateroverlast beeldopnamen te maken die snel kunnen worden verwerkt tot overstromingskaarten. De visualisatie van de kaarten wordt verder verbeterd en afgestemd met waterbeheerders en andere gebruikers. W&Z gaat verder met het plaatsen van peilmeters op de Vlaamse waterwegen. Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

### **3.4 Multifunctionaliteit**

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur wordt steeds op een evenwichtige en duurzame manier met alle functies rekening gehouden.

Verskillende realisaties voor een duurzaam kustbeheer (hoofdstuk 3.1) sluiten aan bij de doelstellingen van de multifunctionaliteit.

#### **3.4.1 Naar een milieugeïntegreerde functie**

De ontwikkeling van de waterwegen gebeurt op een ecologisch verantwoorde manier. Zowel in de keuze van specifieke projecten als bij de uitvoering van infrastructuurwerken wordt aandacht geschonken aan de ecologische infrastructuur.

#### **De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening**

De windmolenparken op de Noordzee zullen worden gefaciliteerd, waarbij de commercieel belangrijke vaarroutes op de Noordzee uiteraard gevrijwaard zullen blijven. Het project Vlaamse Baaien gaat na hoe de Noordzee een bron van hernieuwbare energie kan zijn.

Een aantal kunstwerken op de waterwegen biedt door de combinatie van verval en debiet belangrijke potenties voor energieproductie uit waterkracht. Dat is in het bijzonder het geval voor de sluiscomplexen op het Albertkanaal, waar in combinatie met de installatie van pompen ook waterkrachtcentrales voorzien worden. Op de oevers van de meer zeewaarts gelegen waterwegen met klein verval zijn er mogelijkheden om windturbines te plaatsen.

##### Realisaties 2011

Om te voldoen aan het Maasafvoeroverdrag worden op de sluisen van het Albertkanaal pompinstallaties gebouwd die in periodes van lage afvoeren het afvloeiende water door het schutten van schepen kunnen terugpompen naar het bovengelige kanaal. In periodes van voldoende waterbeschikbaarheid kunnen ze worden gebruikt als waterkrachtcentrales. Zo wordt het grote verval ter hoogte van de sluiscomplexen van het Albertkanaal gebruikt voor de productie van duurzame energie uit waterkracht.

In 2010 werd de bouw van dergelijke gecombineerde pompinstallatie-waterkrachtcentrale op het sluiscomplex van Ham aangevat. Bij het ontwerp werd bijzondere aandacht besteed aan de visvriendelijkheid. Tegen de zomer van 2012 zal de installatie in periodes van voldoende Maasafvoer een significante bijdrage leveren aan de Vlaamse doelstellingen voor de productie van energie uit hernieuwbare energiebronnen.

Van de beperkte renovatie aan de Benedensluis en aan de stuw in Mechelen werd gebruikgemaakt om ook hier duurzame en natuurvriendelijke energie te produceren.

##### Te realiseren 2012

Naar analogie van het sluiscomplex van Ham zal ook op het sluiscomplex van Olen een pompinstallatie annex waterkrachtcentrale worden gebouwd.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

## De inpassing in het omgevende milieu

### NTMB

De uitvoering van infrastructuurwerken kan een grote impact hebben op de omgeving. Door natuurtechnische milieubouw (NTMB) is een betere inpassing mogelijk.

#### Realisaties 2011

Het beleid rond NTMB werd verder geoptimaliseerd door een maatschappelijke kosten-batenanalyse van NTMB-oeveren en door informatie-uitwisseling in diverse werkgroepen.

Langs het kanaal Bocholt-Herentals zijn milieuvriendelijke oeveren aangelegd. In een samenwerking tussen nv De Scheepvaart en het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie is op vier locaties langs de Zuid-Willemsvaart een proefproject opgestart met specifieke beheersmaatregelen voor NTMB-oeveren en paaiplassen.

Bij elk project van het Sigmaplan wordt NTMB meegenomen. W&Z bereidt in samenspraak met het Agentschap Natuur en Bos de concrete inrichting voor van de gecontroleerde overstromings- of getijdengebieden en de ontpolderingen. De NTMB-principes zorgen ervoor dat de gebieden zo natuurlijk mogelijk worden aangelegd. Bij de afweging van de dijkbekledingen is naast de kostprijs ook de factor ecologie/natuur in het beslissingsproces meegenomen.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde werd bij de aanleg van een weg en een spoorweg naast een Habitatrichtlijngebied aan de Nijverheidsstraat in Puurs rekening gehouden met natuurontwikkeling door een tussenliggende geluidswand te voorzien.

#### Te realiseren 2012

Bij de verdere uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan zal W&Z toezien op een optimale realisatie en integratie van de principes van natuurtechnische milieubouw.

Bij het rivierherstel van de Leie zullen de ontwerpen van natuurvriendelijke oeveren geoptimaliseerd worden, rekening houdend met de evaluatie van de al uitgevoerde oeveren op de Leie en op andere waterlopen.

Bij de geplande vernieuwing van de oeververdediging langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zullen enkele fauna-uitstapplaatsen worden gerealiseerd. Dat zal ook het geval zijn bij het project voor de herbouw van de brug Briegden.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

### Vismigratieknelpunten

Volgens de aangepaste Benelux-beschikking over vismigratie moet er een sanering komen van prioritaire knelpunten voor een vrije vismigratie.

#### Realisaties 2011

In alle nieuwe infrastructuurprojecten worden waar mogelijk vismigratieroutes geïntegreerd. Dat is onder meer het geval bij het voorontwerp voor de vernieuwing van het stuwsuiscomplex in Geraardsbergen en Denderbelle. In het ontwerp van de nieuwe stuw van Kerkhove werd een visnevengeul opgenomen.

#### Te realiseren 2012

W&Z integreert vismigratieroutes in nieuwe infrastructuurprojecten. Bij de ontwerpstudies voor de nieuwe sluisen op de Leie in Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke onderzoekt W&Z hoe de vismigratieknelpunten op te lossen zijn. Ook de studies rond de vismigratieknelpunten aan de Dampoortsluis in Brugge, de sluisen in Merelbeke en op de Dender en de Dijle zullen verder worden geconcretiseerd.

De vispassages die voorzien waren bij de vernieuwing van het stuwsluisc omplex in Geraardsbergen en het nieuwe stuwsluisc omplex in Aalst worden uitgewerkt tot een ontwerp. Voor de sluis aan Sas Slijkens onderzoeken we of hetzelfde systeem als het Ganzepootcomplex mogelijk is. Ook bij de bouw van het pompemaal op de Durme in Lokeren zal een vistrap worden voorzien.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/1MG-E-5-Z/IS.

## **Bermbeheer**

### Realisaties 2011

In juni werd, in samenwerking met de cel Milieu-economie van het Departement Leefmilieu Natuur en Energie (LNE), de studie afgerond rond de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van ecologisch bermbeheer op de wegen in beheer van AWV.

Voor het bomenplan is gestart met de inventarisatie van de bomen langs de gewestwegen. Tegelijkertijd is een algemene AWV-visie opgemaakt voor het beheer en het behoud van bomen.

In samenwerking met LNE startte AWV een evaluatiestudie over begrazing met schapen langs de N42. Het proefproject werd bestendigd.

In samenwerking met het OC-ANB (Ondersteunend Centrum van het Agentschap voor Natuur en Bos) loopt in 2011 een onderzoek naar alternatieve verwerkingsmogelijkheden van maaisel, onder andere naar de mogelijkheden van vergisting met energierecuperatie. Dat gebeurt binnen het Efro-project Graskracht. Het project loopt nog tot april 2012.

Voor de milderende maatregelen die het plan-MER voor de aanleg van de A11 oplegt, werd samengewerkt met de Vlaamse Landmaatschappij. Om de maatregelen voor landschappelijke inpassing te realiseren, zijn via ruilverkaveling gronden verworven buiten de werfzone voor de weg. De inpassing wordt samen met lokale partners gerealiseerd via landinrichting.

### Te realiseren 2012

De evaluatiestudie Begrazing door schapen langs de N42 wordt in 2012 afgewerkt in samenwerking met LNE, dienst NTMB.

De alternatieven voor de verwerking van biomassa (bermmaaisel, houtsnippers, enzovoort) worden verder onderzocht.

AWV stelt bomenbeleid- en beheerplannen op en werkt verder aan de inventarisatie van de bomen langs gewestwegen.

De samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij voor de landschappelijke inpassing van (grote) infrastructuurprojecten wordt vastgelegd in een overeenkomst. De ervaring die AWV heeft opgedaan bij het project voor de aanleg van de A11 kan ook worden gebruikt bij andere projecten in het open ruimtegebied.

## **Ontsnipperingsmaatregelen**

### Realisaties 2011

Het ecoduct De Munt over de E19/HSL ten noorden van Antwerpen is afgewerkt. Een gedeelte van het ecoraster (400 meter) werd gerealiseerd om migrerende dieren van de weg te houden en ze naar de nieuwe faunapassage te leiden. Om de ontsnippering van de E19/HSL te voltooien, moet er nog een raster komen aan de kant van de E19, en een bermbrug ter hoogte van het Peerdsbos.

Het ontwerp voor het grensoverschrijdende ecoduct Kempengrens is in samenwerking met verschillende partners (o.a. het beleidsdomein LNE) verder afgewerkt. De terreinen voor het project worden meteen ook gebruikt om de resterende boscompensatie van de Kempense noord-zuidverbinding te realiseren. Er vonden verschillende informatiemomenten plaats om het project aan de burgers toe te lichten. De inwoners van Postel kregen een folder in de bus.



De ecotunnel PIPAENSHOEK in het Hallerbos onder de R0 is officieel ingehuldigd. Een bestaande tunnel werd hier aangepast voor medegebruik door recreanten en dieren. Het werk werd uitgevoerd door AWW in samenwerking met ANB.

Een aantal ontsnipperende maatregelen uit de 'Structuurvisie Zoniënwoud' -een boombrug en een onderdoorpersing van een ecokoker - is van start gegaan. In eerste instantie wordt de aanleg van een boombrug en de boring van een ecokoker voorbereid. De samenwerking met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) voor alle voorziene maatregelen in het Zoniënwoud wordt vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

Een project-MER onderzoekt de alternatieven voor de aanleg van een Ecovallei onder de E314 tussen Genk en Maasmechelen, ter hoogte van de Mechelse Heide.

Conform een interne richtlijn worden maatregelen op basis van natuurtechnische adviezen geïntegreerd in lopende infrastructuurprojecten. In samenwerking met het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) wordt de Knelpuntenatlas Versnippering geactualiseerd om er een optimaal meetinstrument van te maken. De nieuwe knelpuntenatlas zal de basis vormen voor een meerjarenplanning Ontsnippering, in samenwerking met het beleidsdomein LNE.

#### Te realiseren 2012

Het ontwerp voor de aanpassing van de brug over de E19/HSL ten noorden van Antwerpen, ter hoogte van het Peerdsbos, wordt in samenwerking met Infrabel, het gemeentebestuur van Schoten, LNE en ANB verder afgewerkt. De locatieplannen voor het nog aan te leggen ecoraster aan de kant van de E19 worden aangepast als voorbereiding op de aanleg ervan.

Er wordt gestart met de aanleg van het ecoduct 'Kempengrens' over de E34 ter hoogte van de grens met Nederland. De strikte timing op de budgettering door de Nederlandse provincie Noord-Brabant bepaalt dat het ecoduct volledig voltooid moet zijn voor het einde van 2013.

Binnen de 'Structuurvisie voor het Zoniënwoud', uitgevoerd door ANB, onderzocht AWW een aantal ontsnipperende maatregelen voor onder meer de R0. Twee maatregelen worden uitgevoerd: de boring van een ecotunnel onder de R0 en de aanleg van een ecobrug voor boomfauna (boombrug), allebei in Hoeilaart.

De aanpassing van twee bestaande bruggen tot bermbruggen voor een medegebruik fauna-landbouw-recreatie over de E40/A10 ter hoogte van Aalter/Nevele wordt uitgevoerd. In Genk worden amfibieëntunnels aangelegd. Nadat het project-MER voor de Ecovallei over de E314 is afgewerkt, zal het departement LNE een kosten-batenanalyse voor de alternatieven uitvoeren.

Met de geactualiseerde 'Knelpuntenatlas Ontsnippering' als basis zal AWW samen met eventuele partners een meerjarenplan ontsnippering opmaken.

Investeringsmaatregelen hebben impact op het artikelnummer MDU/3MH-E-2-D/WT.

#### **Chemische bestrijdingsmiddelen**

##### Realisaties 2011

De Vlaamse overheid streeft ernaar om tegen eind 2014 (minstens plaatselijk) geen chemische bestrijdingsmiddelen meer te gebruiken. In de overgangperiode worden alleen gedoogde producten gebruikt. Voor de probleemgebieden wordt gezocht naar alternatieve bestrijdingsmethodes en wordt eventueel de infrastructuur aangepast. In 2011 zijn opnieuw stappen gezet in die richting.

Voor een aantal locaties binnen W&Z is nagegaan hoe ze in de toekomst onkruidvrij kunnen worden beheerd. Zo zijn bij sommige locaties de voegen in de oorspronkelijke verharding opgevuld, terwijl op andere locaties de bestaande verharding werd weggehaald. In 2011 werd 80 % van de gewestwegen en autosnelwegen pesticidenvrij beheerd.

### Te realiseren 2012

In 2012 reduceren de waterwegbeheerders het aantal overblijvende probleemgebieden door een waardig alternatief te gebruiken voor chemische onkruidbestrijding. Op het sluizencomplex in Dendermonde komt een proefproject met onderhoudsarm en budgetvriendelijk onderhoud van gronden rondom kunstwerken.

In 2012 moet 90 % van de gewestwegen en autosnelwegen pesticidenvrij worden beheerd. Bij de (her)aanleg van wegen wordt meer aandacht besteed aan maatregelen om ongewenste kruidgroei te vermijden.

### **3.4.2 Naar een nieuwe ruimtelijke – landschappelijke functie**

De waterwegbeheerders werken acties en maatregelen uit om, waar mogelijk en financieel verantwoord, de waterwegen maximaal in hun oorspronkelijke staat te herstellen (rivierherstel) en hun infrastructuur in te passen in de stedelijke omgeving. Ze streven er bij nieuwe infrastructuurwerken naar om het landschap te vrijwaren en de infrastructuur goed te integreren. Een belangrijk aandachtspunt is ook om het water in de stad zichtbaar te maken.

### Realisaties 2011

De ontwerpstudies voor de vernieuwing van de Scheldekaaien in Antwerpen en de herinrichtingstudies van de Dijle in Mechelen zijn verder uitgevoerd, met aandacht voor landschappelijke integratie. Het Plaisanceplein naast het kanaal Leuven-Dijle in Mechelen wordt heraangelegd.

De beleidsvisie Water in de Stad is opgemaakt. De visie formuleert aanbevelingen en wil een constructieve 'interface' zijn voor iedereen die betrokken is bij waterprojecten in de stad. De communicatie over de visie naar steden en gemeenten wordt voorbereid.

Om de waterweg verder in te passen in het landschap, wordt ook bij de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaphan rekening gehouden met het instandhouden en het herstel van het cultureel erfgoed en de historische waarden.

Bij de aanleg van nieuwe overstromingsgebieden in het Zeescheldebekken wordt systematisch paleolandschappelijk en archeologisch onderzoek uitgevoerd. In samenwerking met het VIOE werden zo archeologische (voor)onderzoeken uitgevoerd in de Cluster Kalkense Meersen, Cluster Vlassenbroek-Wal-Zwijn, Cluster Dijlemonding, en de Cluster Durmevallei. Ook een aantal dijkwerken voor het Sigmaphan ging gepaard met gedetailleerd archeologisch onderzoek. Dat was onder meer het geval bij de bouw van een winterdijk langs de Demer in Rotselaar.

De ontwerpstudies voor de vernieuwing van de Scheldekaaien in Antwerpen zijn uitgewerkt met aandacht voor de landschappelijke integratie. Het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen ontwikkelt een visie op de verhoging van de waterkering en de herinrichting van de publieke ruimte, gekoppeld aan de noodzakelijke kaaimuurstabilisatie. De visie komt tegemoet aan de doelstellingen van het geactualiseerde Sigmaphan (verhoging van de waterkering ter hoogte van Antwerpen met 90 cm) en zorgt er tegelijk voor dat de historische kaaimuur kan worden gestabiliseerd en de kaaimuren een aantrekkelijke publieke ruimte worden. Ook de vernieuwing van de waterkering in Aarschot en de Kattendijksluis in Antwerpen werden met respect voor het historisch erfgoed gerenoveerd.

Bij de herinrichting van de Oude Dender in Dendermonde zijn twee ontwerpstudies uitgevoerd:

- een studie van de Bogaerdbrug, die zal worden gebouwd ter hoogte van de huidige afdamming tussen de Oude Dender en de gedempte Dender. Ter hoogte van de nieuwe brug wordt de Oude Dender weer opengelegd,
- een studie naar de herinrichting van de Denderoevers tussen het gerenoveerde Oud sas en de nieuwe Bogaerdbrug.

De opmaak van het voorontwerp voor de vernieuwing van het stuwsluiscomplex in Geraardsbergen werd voortgezet. De vernieuwing werd ten gronde afgestemd met het lokale beschermingskader qua landschap en

monumenten. Met betrekking tot het geplande nieuwe stuwsuiscomplex in Aalst is de integratie met de stadsontwikkeling langs de Dender ter hoogte van het Stadspark verder voorbereid.

Bij de verdere uitvoering van de Doortocht van Kortrijk is veel aandacht besteed aan de architecturale waarde van de kunstwerken en de landschappelijke integratie. Dat gebeurde ook in andere stedelijke projecten, zoals de bouw van de Scheepsdalebrug in Brugge en van de Sint-Annabrug in Aalst.

De streefbeeldstudie voor de doortocht in Halle op het kanaal naar Charleroi werd afgerond. Bij het ontwerp van de nieuwe bruggen over het Albertkanaal in Briegden en Oelegem is bijzonder aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing. In Hasselt geeft nv De Scheepvaart mee vorm aan het stadsproject Blauwe Boulevard, waarbij de omgeving van de kanaalkom een maatschappelijke verantwoorde invulling krijgt.

#### Te realiseren 2012

In samenwerking met de stad Hasselt verlagen we de oevers van de kanaalkom in Hasselt, zodat het water meer geïntegreerd wordt in de woonkernen rond de kanaalkom. Vanaf eind november 2011 zullen de werken gefaseerd worden uitgevoerd.

De ontwerpstudies voor de vernieuwing van de Scheldekaaien in Antwerpen (Masterplan Antwerpen) en de verdere inrichting van de overstromingsgebieden zullen met de nodige aandacht voor landschappelijke integratie worden uitgevoerd. Het ontwerp voor de vernieuwing van het stuwsuiscomplex in Geraardsbergen en het nieuwe stuwsuiscomplex in Aalst wordt uitgewerkt.

Er wordt grote aandacht besteed aan de ruimtelijke-landschappelijke functie bij de bouw van de Bogaerdbrug in Dendermonde. Bij de ontwerpen van de nieuwe bruggen over het Albertkanaal in Viersel, Olen en Ham zal bijzondere aandacht worden besteed aan de landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

Investeringen in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investeringen in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

### **3.4.3 Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit**

#### **Wegen**

##### Realisaties 2011

AWV moet voor de nieuwbouw of heraanleg van bruggen en viaducten advies vragen aan het team Vlaams Bouwmeester. Daarvoor heeft AWV een samenwerkingsovereenkomst met het team. Het team nam soms ook zitting in de jury van algemene offerteaanvragen.

Het team Vlaams Bouwmeester geeft niet alleen het formeel opgelegde advies. AWV organiseerde samen met het team ook enkele 'open oproepen'. Voor de pendelparking in Oostkamp en voor het op- en afrittencomplex in Diepenbeek werden de ontwerpers na een open oproep aangesteld.

De samenwerking van het team Vlaams Bouwmeester met de afdeling Wegenbouwkunde van AWV leverde een inspirerend voorbeeldenboek op voor de aanpak van geluidswerende maatregelen langs gewestwegen. Daarbij is expliciet aandacht geschonken aan de architecturale en landschappelijke inpassing van geluidswerende maatregelen. Er is een dienstorder opgemaakt voor projectleiders waarbij het standaardbestek de klemtoon legt op landschappelijke inpassing.

Als verschillende infrastructuurprojecten met elkaar interfereren, worden ze maximaal op elkaar afgestemd. De betrokken actoren en het team Vlaams Bouwmeester werken samen rond ontwerp en realisatie. Een voorbeeld is de procedure voor de open oproep van de ophoging van de Kempische Poort in Hasselt. Bij dat project zijn verschillende actoren betrokken: nv De Scheepvaart, de stad Hasselt, AWV, enzovoort. In samenspraak met het team Vlaams Bouwmeester werd een projectregisseur aangesteld die voor een

onderbouwd en gedragen projectdossier zorgt. Het projectdossier diende als basis voor de aanstelling van een ontwerpteam.

Bij de gunning van de missing Links A11 en noord-zuid-Limburg is specifiek aandacht besteed aan het aspect ruimtelijke kwaliteit. Het team Vlaams Bouwmeester werd betrokken bij de opmaak van het bestek en de gunningsleidraad. Bij de herinrichting van de doortocht van Assenede zal het marktplein worden heringericht. De weg wordt optimaal ingepast in het lokale weefsel.

#### Te realiseren 2012

De samenwerking met het team Vlaams Bouwmeester, zowel voor wettelijk verplicht advies als voor adviesvragen tot intensievere samenwerking, wordt voortgezet. Daarbij wordt gestreefd naar een optimalisering van de adviesprocedure, gekoppeld aan een bijsturing van de samenwerkingsovereenkomst.

Voor de grotere structuurbepalende infrastructuurprojecten in Vlaanderen, zoals de missing links, het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal en de Leie of de aanleg van nieuwe openbaar-vervoerlijnen, blijft een samenwerking met het team Vlaams Bouwmeester opportuun en noodzakelijk om tot kwaliteitsvolle ingrepen te komen die een meerwaarde opleveren voor de maatschappij.

Verdere initiatieven rond geluidswerende maatregelen zullen structureel verankerd worden in de projectwerking van AWV op basis van de richtlijnen in de dienstorder en de bijbehorende bestekken. Door voor grote projecten van bij de eerste voorbereidingen overleg te plegen met alle actoren (hoofdstuk 1.5.3) kunnen ook architecturale kwaliteit en ruimtelijke inpassing in een vroeg stadium worden meegenomen.

In overleg met mijn collega bevoegd voor stedenbeleid wordt voor een aantal specifieke stadsprojecten naar een duurzame mobiliteitsoplossing gezocht. Ik verwijs hiervoor o.a. naar het VIA-sleutelproject rond mobiliteit (SD35SL02), en de advisering van de stadsvernieuwingsprojecten ikv stadsvernieuwingsfonds. Daarnaast is er in verschillende stadscontracten sprake van een aanzienlijke investering vanuit het beleidsdomeinen MOW. Hierover is regelmatig bilateraal overleg gehad met het kabinet van de Vlaams minister bevoegd voor het stedenbeleid. Dit bilateraal overleg wordt in 2012 verder gezet. Mede op basis hiervan zal nagegaan worden welke projecten moeten meegenomen worden in de onderhandelingen voor de meerjarenplanning 2012-2014.

### **Waterweg**

W&Z en nv De Scheepvaart sloten elk een samenwerkingsovereenkomst met het team Vlaamse Bouwmeester om ruimtelijke kwaliteit een belangrijk criterium te laten zijn in de besluitvorming bij projecten waarvoor W&Z en DS optreden als bouwheer en die volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 5 mei 2000 onderworpen zijn aan de verplichting tot vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester.

#### **3.4.4 Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust**

##### **Kustweerbericht**

Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) maakt voor alle professionele gebruikers een zee- en kustweerbericht. Als afgeleid product publiceert het OMS een kustweerbericht op het internet voor alle toeristisch-recreatieve sectoren en het grote publiek.

In 2011 worden ook webcamsbeelden op de website gepubliceerd. We streven naar een verregaande samenwerking met provinciale en gemeentelijke overheden om de website te promoten en zo de bekendheid te verbeteren en het aantal bezoekers te verhogen. We onderzoeken ook de realisatie van een mobiele site.

### **Uitwerken beleidsplan waterrecreatie en –toerisme**

De recreatieve en toeristische functies die de waterwegen en hun aanhorigheden kunnen vervullen, vormen een van de speerpunten van het beleid inzake Openbare Werken, waarbij samenwerkingsverbanden met diverse actoren worden nagestreefd.

De recreatieve projecten en initiatieven passen in het beleidsplan Waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. De projecten komen tot stand via een integrale en multifunctionele benadering.

#### Realisaties 2011

Aan de sluizen van het kanaal naar Charleroi zijn nieuwe afmeervoorzieningen gebouwd. Om de toegankelijkheid voor de pleziervaart te verhogen en het schutten van pleziervaartuigen veiliger te maken, werd in de benedensluis in Mechelen een vlottende constructie gebouwd.

Ook het geactualiseerde Sigmaplan besteedde in 2011 de nodige aandacht aan de waterrecreatie. Naast de systematische vernieuwing van de veersteigers in het Zeescheldebekken, voorziet het geactualiseerde Sigmaplan in een pakket flankerende maatregelen voor plattelandsrecreatie. In de mate van het mogelijke werd een aantal flankerende maatregelen geïntegreerd in de inrichtingsplannen voor de verschillende Sigmagebieden.

Op het Netekanaal is de steiger voor de beroeps- en de pleziervaart afgewerkt. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde is de studie voortgezet om een jachthaven in Klein-Willebroek te bouwen. Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werden aan de tien sluizen in- en uitstapplaatsen gerealiseerd voor de kano- en roeisport. De jachthaven langs het Albertkanaal in Hasselt werd met 30 ligplaatsen uitgebreid.

De signalisatie voor de watersport is afgestemd op het werkelijke gebruik. In Gent werd verdergebouwd aan de brug over het Handelsdok en tussen Haacht en Tremelo is de bouw gestart van de Damiaanbrug over de Dijle. Die bruggen zijn belangrijk voor het recreatieve fietsverkeer.

#### Te realiseren 2012

Op initiatief van het Overlegplatform Waterrecreatie, - sport en -toerisme zal in 2012 het beleidsplan Waterrecreatie en –toerisme, dat dateert van 2003, worden geëvalueerd en geactualiseerd.

De houten brugjes over de IJzer in Alveringem, de onderdoorgang van de Ter Platenbrug in Gent en de nieuwe fietsbrug in Adinkerke zullen worden gerealiseerd. De werken aan de Scaldissluis in Gent worden beëindigd en het resterende gedeelte aan de Reep wordt opengelegd. De capaciteit van de binnenjachthaven te Nieuwpoort (site Nautiv) op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort zal worden uitgebreid.

Het flankerend beleid van het geactualiseerde Sigmaplan wordt in 2012 voortgezet met aandacht voor puur flankerende maatregelen en kwalitatieve surplusmaatregelen. In het bijzonder zal in 2012 de focus liggen op de realisaties op het terrein en de verdere inrichtingswerken van de 2010-projecten. Er is ook aandacht voor participatie van maatschappelijke groepen, waaronder de landbouw- en natuurorganisaties, lokale besturen en lokale actoren. In het bijzonder is hier het samenwerkingsverband met het Schelde-Landschapspark te vermelden. Voor specifieke projecten kunnen bijzondere samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten met de toegetroten gemeenten binnen de globale samenwerkingsovereenkomst.

Op basis van de in 2010 en 2011 opgezette project- en processtructuur en de opgestelde kosteneffectiviteitsanalyse voor de Boven-Zeeschelde zal het project in 2012 verder worden geconcretiseerd. Dat gebeurt via inventarisaties van de aanwezige potenties en fysische eigenschappen van het projectgebied. De inventarisaties moeten uitmonden in maatschappelijk gedragen inrichtingsplannen die de basis vormen voor het ontwerp- en vergunningstraject.

In 2012 zullen de houten brugjes over de IJzer in Alveringem, de onderdoorgang van de Ter Platenbrug in Gent en de nieuwe fietsbrug in Adinkerke in uitvoering gaan. De werken aan de Scaldissluis te Gent zullen worden beëindigd en er wordt gestart met het openleggen van het resterende gedeelte aan de Reep.

Investerings in deze acties hebben bij nv De Scheepvaart impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

Investerings in deze acties hebben bij Waterwegen en Zeekanaal NV een impact op het artikelnummer MB0/IMG-E-5-Z/IS.

### **Promotie waterrecreatie**

Samen met de Vlaamse overheid promootte PBV de recreatievaart op de watersportbeurzen in Düsseldorf, Gent en Nieuwpoort. Op de HISWA Amsterdam Boat Show, waar Vlaanderen gastregio was, coördineerde PBV de gezamenlijke deelname van de organisaties voor watersport, - recreatie en – toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen. Ook voor 2012 zijn deelnames gepland aan diverse evenementen en beurzen.

Hilde CREVITS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

# **Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar**

## **Slimme mobiliteit**

De capaciteit van ons transportnet is beperkt. Om vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen, om de verkeersveiligheid maximaal te garanderen, om de efficiëntie te verhogen en de gebruiksvriendelijkheid te verbeteren zetten we in op een slimme mobiliteit. Informatie vergaren en communicatie met de gebruikersgebruiker zijn twee belangrijke pijlers van een slimme mobiliteit.

Om de capaciteit van het zwaar belaste wegennet optimaal te benutten, investeren we in dynamisch verkeersmanagement (DVM). Met de installatie van camera's en meetlussen krijgen we een volledig en betrouwbaar beeld van de actuele verkeerssituatie. Door middel van dynamische informatieborden en een website kunnen we de weggebruikers route-advies geven, verwittigen voor files en werken en een gepast snelheidsregime opleggen. Zo verhogen we de verkeersveiligheid en verbeteren we de doorstroming.

Bij slimme verkeerslichten bepalen we de optimale groentijden voor alle rijrichtingen. Hierbij willen we zowel de doorstroming voor het openbaar vervoer als voor de andere weggebruikers verbeteren. Door een betere coördinatie van verschillende verkeerslichten kunnen we nog meer winst boeken voor de doorstroming. Dit kan zowel op kleine schaal gebeuren als voor gehele stedelijke gebieden.

Ook op het water maken we werk van een slimme mobiliteit met het oog op een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Op onze waterwegen biedt River Information Services (RIS) heel wat toepassingen die zorgen voor de communicatie en informatie-uitwisseling tussen waterwegbeheerders, binnenvaartondernemers en bevrachters. Door een betere samenwerking tussen alle betrokken diensten verhogen we de efficiëntie en verbeteren we de veiligheid van de verkeersafwikkeling op onze waterwegen en naar de Vlaamse zeehavens.

De Lijn informeert de reiziger steeds beter met behulp van innovatieve informatie-, routing-, navigatie-, waarschuwings- en adviessystemen. De mobiele routeplanner voor smartphones en de vernieuwde halteborden zijn twee instrumenten om de reiziger realtime informatie te verschaffen. In 2011 zette De Lijn een belangrijke stap naar de invoering van een de MOBIB-kaart. Deze chipkaart maakt het voor de openbaar-vervoergebruikers veel eenvoudiger om te reizen op de netten van De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Dit systeem zal ons tevens een beter inzicht geven in de reizigersstromen.

## **Slimme logistiek**

Om de toekomst van Vlaanderen op het vlak van logistiek te garanderen zijn een samenwerking tussen alle actoren en comodaliteit erg belangrijk. We moeten de druk op het wegennet verminderen en de impact van de transportsector op milieu en omgeving beperken. Daarom willen we het aandeel van de waterweg en het spoor in het goederenvervoer verhogen.

Dit doen we enerzijds door de infrastructuur voor deze alternatieve transportmodi te verbeteren. We verbeteren de multimodale ontsluiting van de zeehavens en ontwikkelen watergebonden bedrijventerreinen.

Anderzijds informeren we bedrijven over de mogelijkheden om hun logistieke stromen op een meer duurzame en kostenefficiënte wijze te organiseren. Samen met de bedrijven gaan we na hoe we de logistiek groener en efficiënter kunnen maken door de clustering en bundeling van goederenstromen, comodaliteit, samenlading en de optimalisatie van transportbewegingen in de tijd. Tenslotte zetten we in op het vervoer van palletten en big bags via de waterweg om zo steeds nieuwe marktsegmenten de weg te wijzen naar het transport via de binnenvaart.

Heel wat transporten zullen echter nog steeds via de weg blijven verlopen. Met het Piekproject onderzoeken we hoe stillere laad- en losoperaties in stedelijke omgevingen de hinder voor omwonenden kunnen beperken. Zo kunnen levertijden eventueel worden uitgebreid zonder bijkomende overlast voor de buurt. Met het vrachtrouten netwerk wil de Vlaamse overheid naast de toegelaten ook de gewenste routes opbouwen

en inrichten en hierop sturen via aanbieders van routeplanners. Zo willen we voorkomen dat vrachtwagens zich in dorpskernen of te nauwe straten vastrijden.

### **Mobiel met het juiste vervoermiddel**

Een te groot aandeel van de verplaatsingen gebeurt nog steeds met de auto. Het aandeel van de andere modi - stappers, trappers en openbaar vervoer – kan alleen maar toenemen door de kwaliteit en het aanbod van deze modi te verhogen.

Daarom blijven we investeren in de aanleg van nieuwe fietspaden en in het onderhoud en de optimalisatie van de bestaande fietspaden. In 2011 heb ik voor het eerst een meerjareninvesteringsprogramma fietsinvesteringen goedgekeurd. Hierbij besteden we bijzondere aandacht aan de veiligheid van de fietsers.

De stationsomgevingen zijn belangrijke plaatsen in het stedelijk weefsel. Het zijn overstapplaatsen van het ene vervoermiddel naar het andere, waardoor multimodale polen worden gecreëerd.

Fietspunten stimuleren het gebruik van de fiets in combinatie met het openbaar vervoer door fietsdiensten aan te bieden in de directe omgeving van drukke mobiliteitsknooppunten. We zetten ook samenwerkingen op tussen De Lijn en fietsverhuurdiensten en diensten voor gemeenschappelijk autogebruik.

We verbeteren de doorstroming voor de trams en bussen van De Lijn en verhogen zo de stiptheid en snelheid van het openbaar vervoer. Betere reizigersinformatie en een ééngemaakt vervoerbewijs verhogen de kwaliteit van het openbaar vervoer en verlagen de drempel voor nieuwe gebruikers. We investeren eveneens in een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap. Tenslotte zorgen we er ook voor dat het openbaarvervoeraanbod beter op elkaar en op de vervoersbehoeften is afgestemd. Op deze wijze zullen steeds meer mensen het openbaar vervoer als een alternatief voor de auto gaan beschouwen.

### **Gericht investeren in infrastructuur en openbaar vervoer**

Om het mobiliteitssysteem goed te laten functioneren moet de hardware volledig en goed onderhouden zijn. Daarom investeren we in de fietspaden, het wegnnet, de waterwegen, de havens, de luchthavens en het tram- en spoornet.

In overleg met alle betrokken actoren stelden we een meerjareninvesteringsprogramma fietsinvesteringen op. Zo bouwen we zowel het functionele als het recreatieve fietsnet verder uit. Bij een herinrichting van een gewestweg beperken we ons niet tot de eigenlijke rijweg maar zorgen we er tevens voor dat de infrastructuur voor fietsers en voetgangers aan alle kwaliteits- en veiligheidsnormen voldoet.

Voor de verdere uitbouw van het tramnet baseren we ons op de Mobiliteitsvisie 2020. Verschillende tram- en sneltramprojecten werden op hun vervoerskundige meerwaarde en financiële haalbaarheid onderzocht. Recent nam de Vlaamse Regering een aantal beslissingen over de verdere uitbouw van het tramnet in Antwerpen en over de aanleg van een sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht.

Ik wil tegen 2015 de achterstand inzake het structureel onderhoud op autosnelwegen wegwerken. Om de hinder voor de weggebruiker te beperken, opteren we ervoor om grotere trajecten aan te pakken. Zo waren er in 2011 onder andere belangrijke onderhoudswerken op de E17, E19, E313, R0 en N49. Ook in 2012 doen we extra inspanningen om de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen weg te werken.

Voor een aantal missing links zoals het Diaboloproject en de verkeerswisselaar in Lummen zijn de werken al ver gevorderd. Voor anderen projecten zoals de Noord-zuidverbinding in de Kempen en de Noord-zuidverbinding Limburg, de R4-zuid, de A12, de N60 in Ronse en de A11 Havenrandweg werd belangrijke stappen gezet in de administratieve voorbereiding van deze werken.

Het infrastructuurmasterplan van de Vlaamse waterwegbeheerders vormt het uitgangspunt voor investeringen om missing links, bottlenecks en tekortkomingen in het waterwegennetwerk weg te werken. Het Seine-Scheldeproject, de verruiming en brugverhoging op het Albertkanaal zijn ongetwijfeld de belangrijkste projecten. Deze projecten boekten in 2011 een belangrijke vooruitgang en worden in 2012 verder gezet. Ook op andere waterwegen doen we belangrijke investeringen. Door realisatie van nieuwe



infrastructuur, baggeren, onderhoud en vernieuwbouw zorgen we er voor dat het waterweggenetwerk haar rol als belangrijke schakel in het goedertransportnetwerk nog beter zal kunnen vervullen.

De nv Vlaamse Havens is opgericht op 25 februari 2011. De nv krijgt de taak om de uitbreiding van de maritieme toegangswegen voor te bereiden en te coördineren tot de havengebieden van Antwerpen, Brugge-Zeebrugge en Gent. De vergunningen voor een tweede sluis in de Waaslandhaven werden afgeleverd en de financiering werd afgerond. Eind oktober 2011 zal men starten met de bouw van deze sluis. Voor het SHIP-project in Zeebrugge loopt de MER-procedure. Voor de sluis van Terneuzen werd op 4 juli 2011 het licht op groen gezet om alle nodige voorbereidingen te treffen voor de start van de planstudiefase.

De verdiepingswerken in de Westerschelde werden afgerond. De toegankelijkheid van de havens van Gent en Oostende werd verbeterd en de studies voor het verbeteren van de nautische toegang tot de haven van Zeebrugge worden verdergezet.

We doen de noodzakelijke investeringen met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur, de luchthavenveiligheid en de luchthavenbeveiliging zodat onze regionale luchthavens hun ICAO-certificaties behouden.

We werken verder aan het opzetten van een nieuwe beheersstructuur voor de drie regionale luchthavens. De instandhouding van de basisinfrastructuur blijft een taak van het Vlaamse Gewest, die vervuld zal worden binnen de op te richten Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM). Een privé Luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) wordt voor elke luchthaven aangetrokken om de commerciële uitbating over te nemen.

De mededingingsprocedures die moeten leiden tot de selectie van de geschikte LEM-partners voor de luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen is volop lopende. Het dossier bevindt zich momenteel in de onderhandelingsfase. Begin 2012 zullen de geselecteerde kandidaten een finale offerte indienen, waarna de opdracht medio 2012 gegund wordt. Na een overgangsperiode van ongeveer zes maanden zullen de LEM's begin 2013 effectief met de exploitatie beginnen.

## **Beschermen tegen overstromingen**

De belangrijkste opgave voor het kustbeheer is de bescherming van de kust tegen stormvloed, die in omvang dreigen toe te nemen door de stijgende zeespiegel en het veranderende klimaat. Bescherming tegen de zee kan echter niet los worden gezien van andere opgaven in de kustzone: de natuurontwikkeling, de economische ontwikkeling, de aantrekkelijkheid van de kust voor toeristen en bewoners, en de ontwikkeling van duurzame energie. Deze pijlers vormen de uitgangspunten voor elk toekomstig project voor de kustzone. Het concept Vlaamse Baaien 2100 blikt vooruit naar oplossingen en denkpistes die zeewering combineren met één of meer van de bovenstaande aspecten. Het project vertrekt van het Masterplan Kustveiligheid, dat het prioritair pakket wordt van het project Vlaamse Baaien 2100. In 2011 zijn we in Koksijde, De Panne en De Haan-Wenduine met de eerste werken gestart.

Ook langs onze waterwegen en waterlopen blijven we investeren in een duurzame bescherming tegen overstromingen. Zo werden het afgelopen jaar onder andere werken uitgevoerd in en langs de Gemenschappelijke Maas en in het Scheldebekken. Voor de Grote en Kleine Nete, de Rupel, de Demer, de Ijzer, de Dender, het Zeekanaal Brussel-Schelde, het kanaal naar Charleroi en het Netekanaal worden investeringen in dijken stuwen en andere waterbeheersingmaatregelen voorbereid.

Naar aanleiding van de overstromingen van november 2010 en januari 2011 werd een globale evaluatie gemaakt. Oplossingen voor de vastgestelde knelpunten werden in kaart gebracht. We zetten samen met stakeholders uit het waterbeheer en de crisisbeheersing de uitbreiding en integratie van de gedetailleerde voorspellings- en waarschuwingsmodellen verder.

## **Verkeersveiligheid**

Verkeersveiligheid verdient de hoogste prioriteit. Daarom blijven we investeren in veilige infrastructuur, handhaving en sensibilisering en vorming.

We zetten in op educatie en sensibilisatie. Ik heb hierbij aandacht voor elke leeftijdsgroep, met extra aandacht voor een aantal kwetsbare doelgroepen die oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken.

Ook handhaving blijft noodzakelijk. Op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens bepalen we waar we investeren in handhavingssystemen.

Bij het ontwerp van nieuwe wegen en fietspaden besteden we bijzonder aandacht aan de verkeersveiligheid. We werken de gevaarlijke punten op het wegen- en het fietspadennet weg.

### **Efficiënte overheid**

In 2011 sloot ik met alle agentschappen van het beleidsdomein beheersovereenkomsten af. Hierin worden onder andere afspraken gemaakt over een efficiënte inzet van de middelen.

Een efficiënte overheid is een overheid waar de bevoegdheden en taken aan het meest aangewezen beleidsniveau worden toegewezen. Bij een volgende ronde van de staatshervorming moeten onder ander inzake mobiliteit en verkeersveiligheid een aantal bevoegdheden naar het niveau van de gewesten komen. De Vlaamse Regering keurde het groenboek interne staatshervorming goed. Hierin wordt aangegeven wat de meest aangewezen bevoegdheidsverdeling is tussen het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten.

Grote infrastructuurprojecten kunnen pas na het doorlopen van strikte maar ook erg tijdrovende administratieve procedures gerealiseerd worden. Samen met de overige betrokken collega's binnen de Vlaamse Regering onderzochten we hoe we tot kortere doorlooptijden kunnen komen. Dit resulteerde in de zogenaamde drietrapsraket met de startbeslissing het voorkeurbesluit en het projectbesluit. In dit hertekende proces gaat erg veel aandacht naar intern overleg en participatie door alle betrokkenen. Momenteel wordt deze drietrapsraket in regelgeving vertaald.

Om de onteigeningen te versnellen maakten we afspraken met de FOD Financiën over het inschakelen van landmeters-expert. Nu reeds worden bij enkele investeringsprojecten landmeters-expert ingezet.

### **Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een geïntegreerde, integrale en planmatige aanpak**

We kunnen onze doelstellingen slechts realiseren door alle transportmodi op een gecoördineerde wijze in te schakelen. Dit vergt een goede samenwerking en een integrale aanpak binnen het hele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen tekenen we een geïntegreerde en planmatige lange termijn aanpak voor de mobiliteitsproblemen uit. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen en mijn eigen beleid vertrekken van de 5 doelstellingen die verankerd zijn in het mobiliteitsdecreet

Bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen streefden we naar een zo ruim mogelijke betrokkenheid van alle geledingen van de bevolking, in een zo vroeg mogelijke fase van het beleidsproces. Meer dan 13.000 Vlamingen formuleerden bij een enquête hun visie over mobiliteit. Maar ook het maatschappelijk middenveld (via de strategische adviesraden) en tal van andere maatschappelijke organisaties worden nauw betrokken bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In 2012 zal de Vlaamse Regering het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen voorlopig vaststellen. Vervolgens wordt het ontwerp onderworpen aan een openbaar onderzoek en zullen de MORA, de Mina-raad en de SARO worden gevraagd om een advies uit te brengen. Na deze adviesronde wordt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen voorgelegd aan het Vlaams Parlement ter bespreking.

Op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek, de adviezen en de bespreking in het Vlaams Parlement zal de planningscommissie de nodige aanpassingen doen aan het ontwerp mobiliteitsplan. Tenslotte wordt het Mobiliteitsplan Vlaanderen voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

## Bijlage 2: Moties en resoluties

### 1. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens en Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit m.b.t. de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014. (03-02-2010)*

1° de extra aandacht voor het wegwerken van oude en nieuwe gevaarlijke punten en voor de uitbreiding en het onderhoud van het fietspadennet. Daarbij verwijs ik naar de maatregelen op het vlak van de gevaarlijke kruispunten ('zwarte punten'), behandeld onder punt 2.1.5, en de verdere uitbouw van de fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFFN) als uitgangspunt, behandeld onder punt 2.1.2.

2° de verbeteringen op het gebied van het woon-werkverkeer, waarbij we verder streven naar de doelstelling om 40% ervan met duurzaam vervoer te laten verlopen. Daarbij verwijs ik specifiek naar het vervoersmanagement, behandeld onder punt 1.1.1.c., maar ook naar de verdere uitbouw van het openbaar vervoernet via tram- of lightrail-projecten, de versterking van de voorstadsnetten en de uitbouw van de stadsomgevingen, de uitbouw van stedelijke deelautoprojecten, behandeld onder punt 2.1.3.

3° de hervorming en vergroening van de verkeersbelastingen. Ook al ligt dit buiten mijn directe bevoegdheid, toch wil ik hier verwijzen naar het gestelde onder punt 1.5.4.b

4° de blijvende focus op verkeersleefbaarheid. Daarbij wordt in het verkeersveiligheidsbeleid uitgegaan van de doelstellingen van Pact 2020 en wordt werk gemaakt van betere monitoring, met beter, Vlaams statistisch materiaal. Ik verwijs hier o.a. naar het gestelde onder punt 1.1.3.6. en 1.5.1.b.

5° het invoeren van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer binnen de in het regeerakkoord afgesproken timing – op een dergelijke manier dat de heffing voor personenwagens op langere termijn niet wordt uitgesloten – en de verbetering van de vervoersmogelijkheden via het water en het spoor (onder meer dankzij een Vlaamse spoorstrategie). Ik verwijs hier o.a. naar de vooruitgang die geboekt is, beschreven onder punt 1.5.4.a.

6° m.b.t. de financiële regeling voor de bouw van de zeesluizen op de Linkerscheldeoever, Terneuzen en Zeebrugge, verwijs ik u naar hoofdstuk '2.2.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid', deelhoofdstuk 'Ontdubbeling van de maritieme toegangen.';

7° m.b.t. het aanbod aan openbaar vervoer, de kostendekkingsgraad, de investeren in de doorstroming, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het eengemaakte vervoersbewijs verwijs ik naar de hoofdstukken 1.2.1, 1.2.2 en 1.2.3 van deze beleidsbrief;

8° m.b.t. het versnellen van maatschappelijk belangrijke infrastructuurwerken verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3. van deze beleidsbrief;

9° de activiteiten van het Agentschap Wegen en Verkeer op het vlak van het verder uitrusten van het bestaande wegennet, de kwalitatieve verbetering ervan en het wegwerken van de achterstand op het gebied van onderhoudswerkzaamheden. Dat gebeurt door middel van de reguliere werking van het Agentschap Wegen en Verkeer en het daarvoor beschikbare budget. Specifiek voor structureel onderhoud is er bovendien een verhoging van de budgettaire middelen, die in eerste instantie bedoeld zijn voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand op de hoofdwegen, tegen het einde van deze legislatuur.

Het wegwerken van de onderhoudsachterstand (op autosnelwegen) is een van de "vlaggenscheppen" die ik van nabij opvolg.

10° het wegwerken van de missing links, middels een tweesporenbeleid. Het uitvoeringstraject van missing links wordt in deze legislatuur resoluut voortgezet. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen het verst gevorderd zijn, zodat aan het einde van deze legislatuur de werkzaamheden voor het wegwerken van zes missing links aanbesteed of afgerond zijn.

Tijdens de komende legislatuur zullen ook de plannen worden voorbereid voor de verwezenlijking van de overige missing links. Op basis van hun bijdrage tot het verbeteren van de bereikbaarheid kan een nieuwe set van een vijftal weg te werken missing links worden geselecteerd. Op die manier zal het tempo in het wegwerken van de missing links ook op langere termijn gehandhaafd kunnen worden.

De huidige stand van zaken van de verschillende missing links wordt weergegeven in de beleidsbrief onder 2.1.1 – d Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links. De verwezenlijkingen voor het jaar 2011 worden ook weergegeven.

Ook de aanpak van de missing links is een van de “vlaggenscheppen” die ik van nabij opvolg.

11° de investeringen op het gebied van doorgedreven dynamisch verkeersmanagement en slimme verkeerslichten, toegelicht onder alinea 1.1.1 – a investeren in dynamisch verkeersbeheer en onder alinea 1.1.1 b – slimme verkeerslichten van deze beleidsnota.

Ook de uitbouw van doorgedreven (multimodaal) verkeersmanagement is een van de “vlaggenscheppen” die ik van nabij opvolg.

12° het tijdig betrekken van het Vlaams Parlement en de lokale besturen bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tijdig en daarbij voorzien in een toereikend mobiliteitsaanbod en bovendien in zetten op het beheersen van de mobiliteitsvraag. Hier kan ik verwijzen naar de formele start die genomen is: de lopende aanstelling van de planningscommissie en het uitgetekende participatiepad, met de voorziene ruimte om het Vlaams Parlement en de lokale besturen hierbij te betrekken. Ik verwijs hier naar punt 1.5.1.a.

## 2. Onderhoud wegennet

*ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Griet Smaers, de heren Carl Decaluwe en Dirk de Kort, mevrouw Kathleen Deckx, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit tot besluit van het op 10 februari 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de aanhoudende onderhoudsproblemen op het Vlaamse wegennet (10-02-2010)*

1° Op het goedgekeurde investeringsprogramma 2011 is voor ongeveer 135,1 miljoen euro aan projecten voor structureel onderhoud opgenomen.

De extra inspanningen om de onderhoudsachterstand, in eerste instantie op de autosnelwegen, weg te werken, worden doorgetrokken in 2012 en de jaren daarop.

2° De extra inspanningen en middelen worden in eerste instantie benut om de opgelopen onderhoudsachterstand op de hoofdwegen weg te werken. Daartoe werd bovendien een concrete meerjarenplanning uitgewerkt die onder andere rekening houdt met minder hindermaatregelen en aangepaste faseringen in de wegwerkzaamheden.

3° In 2010 werd versie 2.2 van het Standaardbestek 250 gepubliceerd. Alle bestekken voor wegenwerken die vanaf 1 april 2011 door AWV worden aanbesteed, zijn opgemaakt op basis van deze versie. De nieuwe versie houdt rekening met verbeterde kwaliteitseisen.

## 3. Oosterweelverbinding

*ACTUALITEITSMOTIE van de heren Ludwig Caluwé, Patrick Janssens, Bart De Wever, Carl Decaluwe en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit en de heer Dirk de Kort tot besluit van het op 31 maart 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de door de Vlaamse Regering aangekondigde oplossing voor de Antwerpse Oosterweelverbinding (31-03-2010)*

M.b.t. de Oosterweelverbinding verwijs ik naar hoofdstuk 2.1.1. Het wegennet gericht onderhouden en uitbreiden, deelhoofdstuk Masterplan Antwerpen: wegenprojecten.

Ik verwijs naar de basisrapportage Masterplan 2020 van 11 mei 2011. Ook in de toekomst zal het Vlaams Parlement via de zogenaamde voortgangsrapportages geïnformeerd worden over de voortgang van het Masterplan 2020.

#### 4. Meccanoplan

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit, de heer Carl Decaluwe en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 20 mei 2010 door de heren Jan Penris en Dirk Peeters in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020, en over de objectiviteit van het onderzoek naar het **Meccanoplan** voor de Antwerpse mobiliteit. (02/06/2010)*

Ik verwijs hier naar het antwoord op hiervoor besproken actualiteitsmotie m.b.t. de Oosterweelverbinding.

Ik verwijs naar de basisrapportage Matsreplan 2020 van 11 mei 2011. Ook in de toekomst zal het Vlaams Parlement via de zogenaamde voortgangsrapportages geïnformeerd worden over de voortgang van het Masterplan 2020.

#### 5. Bevolkingsaan groei

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Watteeuw, Koen Van den Heuvel, Sven Gatz, Lode Vereeck, Kris Van Dijck en Peter Vanvelthoven tot besluit van de op 12 januari 2010 door de heer Filip Watteeuw in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de nieuwe bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau en de gevolgen van de verwachte **bevolkingsaan groei** voor onder meer huisvesting, mobiliteit, leefbaarheid, werkgelegenheid en onderwijs. (27-01-2010)*

Bij het uitwerken van prognoses en scenario's, uitgevoerd in het kader van het in voorbereiding zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uitgegaan van de recentste demografische vooruitzichten voor Vlaanderen voor de komende decennia, in het bijzonder met de te verwachten bevolkingsaan groei, vergrijzing en gezinsverdunding. Zo wordt bijvoorbeeld uitgegaan van de meest recente bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau.

In het kader van deze planning zullen periodieke en concrete doelstellingen worden gehanteerd en zullen de gepaste maatregelen worden ontwikkeld om de negatieve gevolgen van de te verwachten demografische ontwikkelingen in te perken en daarbij specifiek aandacht te hebben voor de situatie in de steden. Hierover zal in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement worden gerapporteerd.

#### 6. Westerscheldeverdieping

*Met redenen omklede motie van de heren Dirk de Kort, Ludwig Caluwé en Bart Martens, mevrouw Liesbeth Homans, de heer Jan Roegiers en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 1 oktober 2009*

*1° door de heer Jan Penris in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de actuele toestand rond de opschorting van de Westerscheldeverdieping in het licht van de geschillenprocedure;*

*2° door mevrouw Annick De Ridder in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Scheldeverdieping en meer bepaald het uitblijven daarvan aan Nederlandse zijde;*

*3° door de heer Lode Vereeck in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de uitdieping van de Westerschelde (14-10-2009)*

1° De langetermijnvisie van het Schelde-estuarium wordt vanzelfsprekend aangehouden als streefbeeld voor het Schelde-estuarium. De langetermijnvisie blijft ook in de toekomst dienst doen als leidraad om de ontwikkelingen in het estuarium in goede banen te leiden.

2° Nederland werd door Vlaanderen reeds opgeroepen om te zorgen voor een integrale uitvoering van het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010, en tevens om de timing van het verdrag te respecteren.

3° De verdiepingswerken op Nederlands grondgebied zijn op 12 februari 2010 van start gegaan. De uitvoeringstermijn voor de verdiepingswerken was ambitieus, zodat de eerder opgelopen vertraging gevoelig

ingeperkt werd. De verdiepingswerken werden reeds in december 2010 afgerond. De Nederlandse regering heeft op 18 juni het besluit genomen om de Hedwigepolder niet te ontpolderen en heeft alternatieve natuurmaatregelen aangekondigd. Vlaanderen blijft echter aandringen op het naleven van de verdragsafspraken inzake de Hedwigepolder.

4° Wat betreft de verdieping van de Westerschelde zijn de nodige maatregelen genomen, met positieve resultaten tot gevolg (zie supra). Wat betreft de Hedwigepolder blijft Vlaanderen er op aandringen dat Nederland onverkort vasthoudt aan de verdragsafspraken. Vlaanderen zal indien nodig evalueren welke maatregelen genomen dienen te worden om de druk op Nederland op te voeren.

5° Vlaanderen blijft steeds vasthouden aan de integrale en onverkorte uitvoering van de Scheldeverdragen, aangezien deze een evenwichtig pakket vormen. De balans tussen de 3 pijlers van de langetermijnvisie, toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid blijft gevrijwaard.

6° Wegens het spoedig nakomen van de verdragsverplichtingen inzake de Scheldeverdieping door Nederland, kon de geschillenbeslechtingprocedure vroegtijdig stopgezet worden. De instelling van een scheidsgerecht is onnodig gebleken.

## 7. Beheersovereenkomst De Lijn

*Resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (08-07-2010)*

Ik verwijs naar hoofdstuk 1.2.2.a. Een nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn.

## 8. Versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten

*Resolutie van de heren Johan Sauwens, Sas van Rouveroy, Bart Martens, Jan Peumans en Lode Vereeck, mevrouw Mieke Vogels en de heer Dirk de Kort betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (03-03-2010)*

M.b.t. het versnellen van maatschappelijk belangrijke infrastructuurwerken verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3. van deze beleidsbrief.

## 9. Inritten voor woningen en handelspanden gelegen naast gewestwegen

*Resolutie van mevrouw Lydia Peeters en de heer Marino Keulen betreffende de invoering van een regeling betreffende inritten voor woningen en handelspanden gelegen naast gewestwegen (17-11-2010).*

Op basis van een analyse van de bestaande wetgeving en de gehanteerde interne richtlijnen ter zake, actualiseerde het Agentschap Wegen en Verkeer de algemene interne richtlijnen ten aanzien van deze problematiek. Deze geactualiseerde richtlijnen zullen in het najaar 2011 geïmplementeerd worden in de werking van het agentschap.

## 10. Toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen

*Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Karin Brouwers, de heren Bart Martens en Jan Peumans, de dames Sophie De Wit en Annick De Ridder en de heer Sas van Rouveroy betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen (23-02-2011)*

Met betrekking tot de binnenvaart verwijs ik naar de verschillende hoofdstukken in de beleidsbrief. Het volgende kan specifiek gemeld worden voor wat betreft de punten

1° het voluit te blijven inzetten op de binnenvaart als duurzame transportmodus vanuit de verschillende Vlaamse zeehavens en dit op het dicht waterwegennetwerk dat belangrijke industriële centra verbindt en 2° een geïntegreerd pakket ondersteunende maatregelen en initiatieven te nemen en de verschillende lopende initiatieven verder uit te voeren, zijn aspecten die de kern van het Vlaamse binnenvaartbeleid vormen en men kan aldus verwijzen naar het binnenvaartgedeelte van deze beleidsbrief.

3° Aandringen op economische maatregelen om de leefbaarheid van de binnenvaart te garanderen werd het initiatief van het betreffende wetsvoorstel op federaal tot op heden niveau niet verder gezet wegens het ontbreken van een regering;

4° Er bij de federale overheid op aan te dringen de erkenning voor een schipper in spe in te korten voor wie zijn competenties kan bewijzen op de binnenvaartsimulator die momenteel in beheer is bij PBV. Hier kan gemeld worden dat de federale overheid, de sector en PBV samenwerken om deze inspanningen verder te zetten op niveau van de Rijnvaartcommissie om tot internationaal wederzijdse erkenningen en afspraken hiertoe te komen. Deze inspanningen zullen ook in 2012 verder gezet worden. Samen met de federale overheid werd in 2011 ook werk gemaakt om de simulator aan te passen aan de bijzondere behoeften voor de federale radarexamens;

5° Wat betreft het werk maken van de Vlaamse spoorstrategie en van meer inspraak in het spoorbeleid te bekomen kan het beste verwezen worden naar de realisaties en geplande activiteiten in hoofdstuk 1.2.4 en hoofdstuk 2.1.3. deelhoofdstuk 'Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep.' van de beleidsbrief.

7° het uitwerken van bovenstaande maatregelen in overleg met de verschillende actoren is uiteraard een evidentie. De werkzaamheden van het FISN in 2010 en eerste helft 2011 zijn hier een toonbeeld van samenwerking tussen de overheden, havens, PBV, binnenschippers en watergebonden bedrijven.

## **11. Aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering**

*Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heer Jan Roegiers, mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Peumans en Bart Martens en mevrouw Griet Smaers betreffende de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken door de Vlaamse Regering (04-05-2011)*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 2.1.5. Veilige infrastructuur

## **12. Beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)**

*Resolutie van de heer Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heren Jan Peumans en Jan Roegiers, mevrouw Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en mevrouw Karin Brouwers betreffende de beheersovereenkomst 2011-2015 tussen de Vlaamse Regering en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) (16-06-2011)*

Naar aanleiding van de goedgekeurde resolutie heb ik over IIR-project een extra engagement laten opnemen in de beheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 bij de operationele doelstelling van structureel onderhoud: 'Onderhoud van de wegaanhorigheden: jaarlijkse rapportering van de reguliere (tweejaarlijkse) inspecties van de wegaanhorigheden'. De beheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 werd door mijzelf en de administrateur-generaal van AWV ondertekend.

## **13. Het promoten van slimme en groene voertuigen en een slimme en groene voertuigenindustrie in Vlaanderen**

*Resolutie van de heren Robrecht Bothuynne, Matthias Diependaele, Bart Van Malderen, Filip Watteeuw, Ivan Sabbe en Koen Van den Heuvel en mevrouw Patricia Ceysens betreffende het promoten van slimme en groene voertuigen en een slimme en groene voertuigenindustrie in Vlaanderen (06-04-2011)*

We volgen een studie op om het marktpotentieel en de impact van elektrische voertuigen te bestuderen. In opdracht van LNE werd een grootschalige enquête uitgevoerd in mei 2011. Uit deze nog niet afgeronde studie blijkt dat het potentieel voor zuiver elektrische voertuigen op dit ogenblik nog eerder beperkt is. De beperkte actieradius blijkt, net zoals elders, een belangrijk obstakel te zijn. Ook de hoge aanschafkost wordt als een hinderpaal aanzien. Deze resultaten zijn in lijn met de resultaten van een studie, in opdracht van de Europese Commissie, die in mei 2011 werd gepubliceerd: "Impacts of Electric Vehicles"<sup>3</sup>. Voor 2020 wordt in het maximum scenario slechts een aandeel van enkele procenten van elektrische voertuigen (zowel

<sup>3</sup> [http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news\\_2011051701\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/news/articles/news_2011051701_en.htm)

hybride als full electric) verwacht. In het trendmatig scenario is dit aandeel nog beduidend lager. Maar in 2030 zijn wel substantiële aandelen in het voertuigenpark mogelijk (tot meer dan 30%) op voorwaarde dat er technologische voorbraken op vlak van batterijen zouden worden gerealiseerd. Volgens het trendmatig scenario zou het aandeel oplopen, maar toch beperkt blijven tot minder dan 10%.

De Vlaamse regering heeft op 17 december 2010 de proeftuin voor elektrische voertuigen op voorstel van collega Lieten gelanceerd. Op 15 juli 2011 werden 5 platformen bekend gemaakt. De vijf geselecteerde platformen zijn:

- EVA (Electric Vehicles in Action: impact op elektriciteitsnet)
- iMOVE (batterijtechnologie)
- Olympus (EV in een multimodale verplaatsingsketen)
- TecLab (elektrische aandrijflijnen)
- Volt-Air: integratie van EVs in de voertuigvloot en microgrid van een onderneming.

In TecLab is De Lijn vertegenwoordigd.

## 14. De coördinatie van openbare werken

*Resolutie van de heren Dirk de Kort, Ivan Sabbe, Marino Keulen, Bart Martens en Jan Peumans en mevrouw Griet Smaers betreffende de coördinatie van openbare werken (04-05-2011)*

Hiervoor verwijs ik naar 2.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden - d. Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken.

## 15. De aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel

*Resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene, mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel (25-05-2011)*

Tijdens de spitsuren treden dagelijks op de R0 belangrijke verkeerscongesties op. Deze structurele files zijn onder meer te wijten aan de hoge verkeersdruk, de korte afstanden tussen de verschillende complexen en de vele weefbewegingen die hier mee gepaard gaan.

De R0 is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als hoofdweg en maakt deel uit van het TERN (Trans-european Road Network). Op hoofdwegen primeert de internationale en gewestelijke verbindingfunctie. Daarom is een afstand van ten minste 8 à 10 km tussen de op- en afritten gewenst. Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar het scheiden van het stedelijk (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer.

Om de doorstroming op de R0 te verbeteren wordt een inrichting voorgesteld met een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer door de realisatie van parallelwegen.

- Het doorgaande verkeer dient de centrale hoofdweg te gebruiken.
- Het lokale verkeer dient de parallelwegen te gebruiken.

Bij de verkeersmodellering wordt voor de R0 Noord volgend inrichtingsprincipe voorgesteld:

- Westelijk deel tussen E40 en A12: 2x3 rijstroken voor de hoofdweg met primaire parallelwegen 2x2 rijstroken.
- Centraal deel tussen A12 en E19: 4+1 rijstroken in beide richtingen. Dit is de 2x3 uit de aanliggende vakken waarbij de parallelwegen overgaan in een permanente weefstrook en er 4 doorgaande rijstroken zijn.
- Oostelijk deel tussen E19 en E40: 2x3 rijstroken voor de hoofdweg met primaire parallelwegen 2x2 rijstroken.

Als eerste onderdeel van de uitvoering van deze visie werd medio 2008 een plan-mer-procedure opgestart voor het oostelijk deel tussen de E19 en E40. Ten gevolge van de inspraakreacties werd in de mer-richtlijnen gevraagd om het milieuonderzoek sterk uit te breiden en een groot aantal alternatieven in beschouwing te nemen. Alternatieven die voorgesteld werden omvatten onder andere de sluiting van de R0 Zuid, een tunnel



onder Brussel van E40 naar E40, een nieuwe snelweg Leuven-Mechelen-Aalst, bijkomend openbaar vervoer, het invoeren van rekeningrijden. Om met de sterke uitbreiding van het voorziene MER-onderzoek om te gaan werd voorgesteld om de milieubeoordeling eerst op een hoger (strategisch) niveau uit te voeren om vervolgens daarna de milieubeoordeling uit te voeren voor het voorgestelde inrichtingsprincipe.

Uit analyse van verkeerssimulaties voor de voorgestelde alternatieven blijkt dat geen enkel alternatief op zichzelf voldoet om de nagestreefde verbetering van de doorstromingsfunctie op de R0 Noord te behalen. Hierbij wordt afwikkelingsniveau C beoogd voor het niet-wevend verkeer (> 80 km/u) en niveau D voor het wevend verkeer (> 70 km/u).

Op basis van de resultaten van de analyse, het plenaire overleg en de aanvullende richtlijnen worden volgende combinaties van maatregelen verder onderzocht in een MKBA en MER op strategisch niveau:

- Het basisalternatief + rekeningrijden + openbaar vervoer en fietsverbindingen
- De dubbeldeksvariant van het basisalternatief + rekeningrijden + openbaar vervoer en fietsverbindingen
- Het basisalternatief + een tunnel E40-E19 + rekeningrijden + openbaar vervoer en fietsverbindingen
- De tunnel E40-E40 (variant) + rekeningrijden + openbaar vervoer en fietsverbindingen
- Rekeningrijden + openbaar vervoer en fietsverbindingen, zonder nieuwe weginfrastructuur

De voorziene verdere studie en besluitvorming m.b.t. de R0-Noord is als volgt opgevat:

- De verkeerseffecten worden verwerkt in de eerste plan-MER-fase waarbij de grote combinaties van alternatieven vergeleken worden op een abstract niveau.
- Op hetzelfde niveau wordt een MKBA opgemaakt.
- Op basis van de MKBA en de eerste fase van het plan-MER kan de VR beslissen voor de verdere realisatie van een van de maatregelencombinaties.

Na deze beslissing kan de tweede plan-MER-fase voor de zone Zaventem in functie van het RUP R0 Zone Zaventem uitgevoerd worden met aansluitend de opmaak van het RUP, project-MER, ... en kan de plan-MER voor de aanpassing van het overige deel van de R0 Noord aangevat worden.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wordt maximaal betrokken met het oog op vlotte besluitvormingsprocedures en het oplossen van knelpunten.

Een communicatieplan is opgemaakt om de lokale besturen en alle andere betrokken actoren zo goed mogelijk te informeren.

Voor de E314 en de E40 Leuven-Brussel werden een hele reeks mogelijke oplossingen voor de huidige congestieproblemen opgesteld. Deze mogelijke maatregelen worden nu verder geanalyseerd, o.a. door middel van verkeersmodellen. In 2012 zullen we op basis van deze analyses een set van maatregelen kunnen selecteren en opstarten.

## 16. Prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen

*Resolutie van mevrouw Cindy Franssen en de heren Matthias Diependaele, Kurt De Loor, Robrecht Bothuyne, Bart Van Malderen, Lieven Dehandschutter en Veli Yüksel betreffende de **prioritaire wegendossiers in Zuid-Oost-Vlaanderen** (15-06-2011)*

Voor de mobiliteit en economische leefbaarheid van Zuid-Oost-Vlaanderen zijn de realisatie en opwaardering van een drietal prioritaire wegendossiers (N42, N60 en N41) van groot belang. Hierna volgt een stand van zaken van deze wegendossiers:

### N42:

- a) De aanstelling van een ontwerper voor de studie (RUP, Plan-/project-MER, ontwerp) m.b.t. de herinrichting van de N42 tot 2x2 rijstroken tussen de E40 en de N46 is in voorbereiding. De samenwerkingsovereenkomst/bestek (AWV, gemeente Oosterzele, TMVW) werd in september door de gemeenteraad van Oosterzele goedgekeurd. Na goedkeuring door TMVW kan het VTG intern binnen AWV verstuurd worden. Een publicatie van de studie zal voor eind 2011/begin 2012 zijn, zodat de eigenlijke studie in 2012 zal kunnen aangevat worden.

- b) Midden 2011 werden portieken boven de E40 aangebracht (zone Merelbeke- Wetteren) welke kunnen aangewend worden om de bestuurders te wijzen op de gevaren van de afslag richting Zottegem. Zoals op de borden te lezen is, worden deze dynamische borden dit najaar operationeel. Het creëren van een afgesplitste afslagstrook is technisch moeilijk haalbaar (pijlers fietsbrug, zijwegen) en zal geen soelaas bieden, enkel hooguit een 100-tal meter extra optelruimte, zolang de N42 tussen E40 en de Oude Wetterse Steenweg niet op 2x2 rijstroken is gebracht.
- c) cfr punt a. De locatie en opname in een RUP van een nieuwe carpoolparking langsheen de N42 in de richting van Wetteren zal in het RUP van de N42 meegenomen worden.
- d) De uitvoering van deze veilige fietsoversteken over de spoorlijn (Brussel-Gent) is in het project 'Mariagaard' opgenomen. Meer bepaald worden naast de aanleg van een nieuw busstation op het schoolterrein, het voorzien van een nieuwe ontsluitingsweg naar de school en de installatie van een lichtengeregeld kruispunt (Vantegemstraat x N42 x nieuwe toegangsweg school) de realisatie van twee nieuwe fietsbruggen parallel aan de huidige spoorwegbrug voorzien. De aanvang van de werken wordt in maart 2012 gepland.
- e) Cfr punt d
- f) Doortocht te Herzele (ik vermoed dat hiermee de rondweg te Herzele/Sint-Lievens-Esse bedoeld wordt).

De rechttrekking van het tracé van de N42 in Sint-Lievens-Esse wordt gerealiseerd in het kader van een module 2 (aanleg van een rondweg) volgens het mobiliteitsconvenantenbeleid. In voorontwerpfase dient een start- (conform verklaard) en projectnota (voorwaardelijk conform) te worden opgemaakt. De definitieve conformverklaring van de projectnota kan pas tot stand komen wanneer de gemeente (Herzele) reeds een voorontwerp heeft opgemaakt tot herinrichting van het wegvak dat door de rondweg ontsloten wordt en naderhand van gewestelijk naar gemeentelijk niveau wordt overgedragen. Hiertoe heeft de gemeente recentelijk stappen ondernomen tot aanstellen van een studiebureau. (studiebureau is in februari 2011 aangesteld; hiervoor zullen dus nog de nodige infovergaderingen en overlegmomenten georganiseerd worden) De volledige aanbestedingsbundel (bestek, meetstaat, plannen) voor de eigenlijke rondweg werd reeds opgesteld. Verder dient de stedenbouwkundige vergunning nog te worden aangevraagd, de onteigeningen verwezenlijkt en de volledige aanbestedingsprocedure doorlopen te worden alvorens tot uitvoering op het terrein over te gaan.

Het aankoopcomité zet haar taak verder m.b.t. de minnelijke onteigeningen. Van de 73 onteigeningen was door de vernietiging van het Ministerieel Besluit nog maar één voltooid. Na het verkrijgen van het vernieuwde Ministerieel Besluit werd op het laatste overleg tussen AWW en het aankoopcomité door AWW aangedrongen op een snelle heropstart van de onteigeningen.

De uitvoeringstermijn zal ongeveer 1,5 tot 2 jaar in beslag nemen. De realisatie is in 2014 voorzien (afhankelijk van de voortgang van de onteigeningsprocedure).

- g) Er is nog geen overleg met de Waalse autoriteiten gevoerd.
- h) In afwachting van de definitieve herinrichting, wordt voorzien om in 2012 tijdelijke maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verhogen. De maatregelen in de tussentijdse visie (vak complex Wetteren – Oombergen) kunnen als volgt worden samengevat:
  - weren van fietsverkeer op de N42 conform het RSV en streefbeeld
  - aanbrengen van een geschilderde middenberm en wegschilderen van de fietsstroken
  - afsluiten van Kwaadbeek, Roosbloemstraat en enkele zijwegen ten zuiden van 't Parksken
  - plaatsen van VRI t.h.v. 't Parksken/ Geraardsbergsesteenweg
  - aanleg van een ventweg (fiets- en lokaal landbouwverkeer) tussen Geraardsbergsesteenweg en Steengroeve (ca. 600m)
  - aanleg van een ventweg (fiets- en lokaal landbouwverkeer) ten oosten van de N42 tussen de N46 en de Leenstraat (ca. 1200m)

- via deze parallelle ventwegstructuur, een verkeerslichtenregeling t.h.v. Parksken en de Oude Geraardsbergse steenweg zullen de fietsers over een veiliger fietstraject beschikken waarbij de N42 niet meer dient aangedaan te worden

Momenteel is nog verder overleg tussen de gemeente Oosterzele en AWV noodzakelijk om tot een compromis inzake de voorlopige herinrichting te komen. In navolging van de PCV vergadering 12 april 2011 en verschillende gesprekken tussen gemeente en AWV, werd een ontwerp uitgewerkt. Dit wordt in de komende weken voor akkoord besproken. Van zodra dit bereikt wordt zal de bouwvergunning vermoedelijk in oktober aangevraagd worden, en kunnen de werken in 2012 aanvangen.

#### **Voor de N60:**

Zie Hoofdstuk 2.1.1, deelhoofdstuk Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

#### **Voor de N41:**

- a) In het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen wordt een te ontwerpen secundaire weg II (N41) aangeduid, die loopt vanaf het kruispunt N41-N47 (Lebbeke) tot de N406 (Dendermonde) en daarop aansluitend tot de R41 (Aalst).

In het kader van subsidiariteit heeft de provincie Oost-Vlaanderen de selectie van de secundaire wegen aangeduid en neemt zij nu ook het initiatief tot opmaak van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (gekoppeld aan de uitwerking van een PlanMER) om het precieze tracé van de weg planologisch vast te leggen.

Volgens de vorige prognose werd de definitieve vaststelling van het Provinciaal RUP voorzien in juni 2012.

Momenteel loopt de plan-MER-procedure (einde voorzien november 2011). De eerste fase, nl. het opstellen van een doelstellingsnota en tracéalternatieven werd reeds doorlopen. Op basis van deze nota waarbij 6 tracés aan de hoofd- en nevendoelestellingen van deze nieuwe secundaire wegverbinding werden getoetst, bleven nog 4 tracés over welke aan de plan-MER-procedure zullen onderworpen worden. Gezien de uitbreiding van het PRUP met de zoekzone naar windturbines en het bijkomende studiewerk welke door de dienst MER na de plenaire vergadering (15 maart 2011) werd opgelegd, heeft de plan-MER-procedure vertraging opgelopen. Vervolgens dienen de fases voorkeursscenario/ geïntegreerde stappennota, het voorontwerp PRUP en het ontwerp PRUP doorlopen te worden. Een vastlegging van het PRUP kan dus maar ten vroegste eind 2012 midden 2013 verwacht worden.

Eenmaal het definitieve tracé via het PRUP (Provincie trekkende overheid want secundaire wegverbinding) wordt bestendigd, zal AWV de studie tot het aanleggen van dit nieuwe wegvak opstarten om zo snel als mogelijk tot realisatie over te gaan.

- b) Een volledig afgewerkte aanbestedingsbundel (plannen, bestek, meetstaat), alsook de ontheffingsnota voor de project-MER wordt eind juni voorzien. De goedkeuring van deze nota door de cel MER kan na het doorlopen van de procedurele termijnen (+- 3 maanden) eind september verwacht worden.

Voor de verwezenlijking van de tunnel en parallelle ventwegen dienen 98 voortuinen onteigend te worden. Hiervan werden door het aankoopcomité reeds een 35-tal woningen aangeschreven, waarvan een 15-tal zo goed als afgewerkt zijn (er dient enkel nog het bodemattest bij de akte gevoegd te worden). Gezien het feit dat AWV trekker is van dit dossier, worden op initiatief van het Vlaamse Gewest de bij ministerieel besluit goedgekeurde onteigeningsplannen aan het aankoopcomité overgemaakt. Als voorlopige inschatting kan een onteigeningstermijn van 2 jaar gehanteerd worden.

Na het verwerven van de voortuinen (voorzien midden 2013) zal deze zone langsheen de R41 in het najaar van 2013 worden vrijgemaakt van obstakels (afsluiting, brievenbus, mazouttanks,...). Naderhand kunnen de nutsmaatschappijen de kabels welke zich momenteel onder het huidige

voetpad bevinden naar deze zone verplaatsen. Gezien de grote hoeveelheid aan kabels zal dit het volledige najaar in beslag nemen. De eigenlijke start van de tunnelwerkzaamheden wordt bijgevolg voorzien in het voorjaar van 2014 en zal zo'n 2 jaar in beslag nemen. De start der werken is zoals eerder aangegeven afhankelijk van de voortgang van de onteigeningsprocedure.

## **17. Het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid**

*Resolutie van mevrouw Tinne Rombouts, de heer Bart Martens, de dames Tine Eerlingen en Gwenny De Vroe, de heren Lode Ceyskens en Wilfried Vandaele en mevrouw Michèle Hostekint betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid (07-07-2011)*

1° Voor het voorkomen, voorspellen en beheersen van wateroverlast, verwijs ik naar hoofdstuk 1, passage 1.1.2.) en hoofdstuk 3, passage 3.1, 3.2 en 3.3 waar voor de waterwegen en de kust maatregelen geformuleerd worden voor het verder uitvoeren van een beleid dat een voldoende hoog veiligheidsniveau verzekert in functie van het risico.

2° Aan de in het kader van integraal waterbeleid geformuleerde vragen, wordt tegemoetgekomen door het inbrengen van expertise van MOW in de CIW – structuren, de bekkenstructuren en het aftoetsen van projecten met sectoren, andere beleidsdomeinen en andere waterbeheerders (3.2.1).

Rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden, worden de bekkenbeheerplannen en de stroomgebiedbeheerplannen verder uitgevoerd. De waterwegbeheerders en het departement voorzien hiervoor de nodige projecten en investeringsprogramma's. In nieuwe projecten worden de principes van integraal waterbeleid toegepast (3.2.2). Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de inbreng bij de voorbereidingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen met aandacht voor ruimte voor water en multifunctionaliteit (3.2.2 en 3.4), het terugdringen van overstromingsrisico' gecombineerd met het voorkomen of beperken van het risico op watertekorten en rekening houdend met de klimaatveranderingen (3.2.1, 3.2.2 en 3.3).

3° Het hanteren van de inzetbare instrumenten voor waterbeheersing gebeurt met focus op het afstemmen van het waterpeilbeheer met andere waterbeheerders (3.3).

5° Het inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit, wordt verder gezet door waar budgettair mogelijk investeringsprojecten, infrastructuurwerken en onderhoudswerken uit te voeren voor het terugdringen van de overstromingsrisico's (3.1 en 3.3).

6° 7° 10° Via de CIW – structuren wordt meegewerkt aan het vereenvoudigen van plannen, structuren en procedures voor het integraal waterbeleid, aan het versterken van de juridische instrumenten voor het waterbeheer en aan het uitvoeren van afspraken die in het kader van het witboek Interne Staatsvorming werden gebruikt (3.2.1).

8° Het crisisbeheer wordt geoptimaliseerd door de systemen voor voorspellingen en waarschuwingen verder uit te bouwen en te optimaliseren en door het operationaliseren van een portaalsite voor toegang tot informatie voor heel Vlaanderen. De samenwerking met andere waterbeheerders en tussen de entiteiten is een continu aandachtspunt. Nood- en preventieplannen worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld (3.2.1, 3.2.2 en 3.3).

9° De watersysteemkennis in functie van overstromingsrisico's wordt verhoogd door het uitvoeren van Europese studies, onderzoek in functie van projecten en studies in eigen beheer en door de inbreng van kennis in de CIW (3.1.2, 3.2.1, 3.2.2 en 3.3).

## **18. Het akkoord inzake de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem**

*Met redenen omklede motie van de heer Eric Van Rompuy en de dames Mia De Vits, Tine Eerlingen en Karin Brouwers tot besluit van de op 16 maart 2010 door de heer Eric Van Rompuy in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur, over het akkoord inzake de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem (31-03-2010).*

Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 2.2.3. De werking van de luchthavens verzekeren, deelhoofdstuk 'De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio'

## **19. De problemen met corrosie van verlichtingspalen en het onderhoud van de weginfrastructuur in het algemeen**

*Actualiteitsmotie van mevrouw Griet Smaers, de heer Dirk de Kort, de dames Lies Jans en Tine Eerlingen en de heren Jan Roegiers, Steve D'Hulster en Marc Van de Vijver tot besluit van het op 9 februari 2011 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de problemen met corrosie van verlichtingspalen en het onderhoud van de weginfrastructuur in het algemeen (09-02-2011).*

Hiervoor verwijst ik naar hoofdstuk 2.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden, deelhoofdstuk 'Een goed onderhouden wegennet'

## **20. De invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegvignet voor personenauto's in Vlaanderen**

*Actualiteitsmotie van de dames Karin Brouwers en Griet Smaers, de heer Dirk de Kort, de dames Lies Jans en Tine Eerlingen en de heren Steve D'Hulster en Jan Roegiers tot besluit van het op 26 januari 2011 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegvignet voor personenauto's in Vlaanderen (26-01-2011).*

Hiervoor verwijzen wij naar hoofdstuk 1.5.4. Mobiliteit tegen de juiste prijs.

## **21. De watersnood tijdens het weekend van 13 en 14 november 2010 en het beleid van de Vlaamse Regering inzake waterbeheer**

*Actualiteitsmotie van mevrouw Tinne Rombouts, de heren Bart Martens en Wilfried Vandaele, de dames Tine Eerlingen en Else De Wachter, de heer Lode Ceyskens en mevrouw Valerie Taeldeman tot besluit van het op 17 november 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de watersnood tijdens het weekend van 13 en 14 november 2010 en het beleid van de Vlaamse Regering inzake waterbeheer (17-11-2010).*

Op 7 juli 2011 werd een voorstel van resolutie van mevrouw Tinne Rombouts, de heer Bart Martens, de dames Tine Eerlingen en Gwenny De Vroe, de heren Lode Ceyskens en Wilfried Vandaele en mevrouw Michèle Hostekint betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid ingediend en aangenomen door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement (Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 1221/2).]

De antwoorden op de vragen geformuleerd in de resolutie van mevrouw Tinne Rombouts, de heer Bart Martens, de dames Tine Eerlingen en Gwenny De Vroe, de heren Lode Ceyskens en Wilfried Vandaele en mevrouw Michèle Hostekint betreffende het beheersen van wateroverlast in het kader van een integraal waterbeleid ingediend en aangenomen door de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement (Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 1221/2) (zie punt 17 supra) geven tevens een antwoord op deze gesteld in deze actualiteitsmotie.

## **Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten**

Om de uitvoerbaarheid van het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning (B.S. 10/08/2009) te vergroten en meer duidelijkheid te creëren over die omstandigheden waarvoor sinds 1/09/2009 in bepaalde gevallen een Mobiliteitseffectenrapport (MOBER) een verplicht onderdeel van het aanvraagdossier voor een stedenbouwkundig dossier werd, is een richtlijnenboek “Mobiliteitseffectenstudies: Mobiliteitstoets en MOBER” opgemaakt en sinds november 2009 via de website [www.mobiel.vlaanderen.be](http://www.mobiel.vlaanderen.be) verspreid. Het gaat om projecten die niet MERplichtig zijn maar wel aanzienlijke mobiliteitseffecten genereren. Denk maar aan de typische baanwinkels. De MOBER moet voorgelegd worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Met het besluit van de Vlaamse Regering op 10.09.2010 tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de gewestelijke planningscommissie, is uitvoering gegeven aan de artikels 11§1 en 11§2 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. Het participatietraject is daarmee eveneens vastgelegd.

## Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

	Minister	Beleidsdomein	Titel van het initiatief		Status van het initiatief
			Wegendeceet	Niet opgestart	
initiatief 1	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken			Niet opgestart
initiatief 2	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Voorontwerp van decreet en uitvoeringsbesluiten betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport	Niet opgestart
initiatief 3	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011	Niet opgestart
initiatief 4	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Ministerieel besluit houdende de uitvoering van artikel 3, 5, 6 en 8 van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011	Niet opgestart
initiatief 5	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Overige MB's houdende de uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de uitvoering van het decreet van 17 juni 2011 à o.m. i.v.m. samenstelling beoordelingscommissie, praktische organisatie opleiding tot verkeersveiligheidsauditor, ...	Niet opgestart
initiatief 6	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Uitvoeringsbesluit rooilijnendecreet	Niet opgestart
initiatief 7	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Voorontwerp van decreet houdende de regeling en bescherming van de trage wegen	Niet opgestart
initiatief 8	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Shuttledecreet	Niet opgestart
initiatief 9	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Wijziging decreet Personenvervoer	Niet opgestart
initiatief 9	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit "Exploitatie en Tariëven" van het decreet Personenvervoer	Niet opgestart
initiatief 9	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken		Aanpassing aan het uitvoeringsbesluit in verband met de aanvullende verkeersreglementering: de verwerking van een	Niet opgestart

initiatief 10	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	noodzakelijk "uitdrukkelijk" advies vanwege De Lijn inzake aanvragen tot medegebruik van OV-doorstromingsbevorderende infrastructuur	Niet opgestart
initiatief 11	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Uitvoeringsbesluit Cantaurusdatabank	Niet opgestart
initiatief 12	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Uitvoeringsbesluit mobiliteitsdecreet	Niet opgestart
initiatief 13	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Uitvoeringsbesluit toegangsverbod voertuigen De Lijn	Niet opgestart
initiatief 14	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Leidingendecreet	Niet opgestart
initiatief 15	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Omzetting Europese richtlijnen (Monitoringrichtlijn, PSC richtlijn en Onderzoek ongevallen op zee richtlijn)	Niet opgestart
initiatief 16	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Omzetting ADN richtlijn: transport gevaarlijke goederen binnenwateren in nieuw decreet.	Niet opgestart
initiatief 18	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	Mobiliteit en Openbare Werken	Scheepvaartdecreet	Niet opgestart
			Zandwinningsdecreet	Niet opgestart



## Bijlage 5: Opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof

### Aanbevelingen m.b.t. de rapportering over de uitvoering van de beheersovereenkomst met het Agentschap Wegen en Verkeer (stuk 37-E (2009-2010) - Nr. 1)

1. Het werken met een beheersovereenkomst en bijhorend ondernemingsplan en jaarrapport was een leerproces voor het Agentschap Wegen en Verkeer bij de eerste beheersovereenkomst AWV 2008 – 2010. In de nieuwe beheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 werden negen operationele organisatiedoelstellingen (OOD) en zes interne doelstellingen (ID) opgenomen. De operationele organisatiedoelstellingen zijn gebaseerd op de beleidsnota MOW 2009 – 2014. Per OOD zijn zowel strategische als operationele indicatoren opgenomen. De strategische indicatoren richten zich op het strategische niveau, daar waar de operationele indicatoren onmiddellijk betrekking hebben op de werkzaamheden van het agentschap zelf. Voor deze operationele doelstellingen werd de startwaarden tegen 2015 opgenomen. In het jaarlijkse ondernemingsplan van AWV wordt de startwaarde per jaar gespecificeerd.
  2. Zowel het investeringsprogramma (MDU MH210) als het doorstromingsprogramma (MDU MH214) worden opgemaakt aan de hand van richtlijnen die gebaseerd zijn op de beleidsprioriteiten van de beheersovereenkomst. Op het investeringsprogramma worden projecten opgenomen om de realisatie van de engagementen uit de OOD 1 Missing Links en bottlenecks, OOD 2 Uitbouw van DVM, OOD 3 Structureel onderhoud, OOD 4 Fietspaden, OOD 6 Veilige weginfrastructuur en OOD 7 Geluid te realiseren. De engagementen van de OOD 5 Doorstroming OV, samen met een aantal engagementen van OOD 2 DVM, worden gerealiseerd met projecten op het doorstromingsprogramma. De beheersovereenkomst legt op het niveau van de operationele organisatiedoelstellingen indicatoren vast die vaak de link leggen naar een financieel engagement op een welbepaald investeringsprogramma.
  3. Zoals alle entiteiten van de Vlaamse overheid heeft AWV 10 validatierapporten met betrekking tot de 10 thema's uit de leidraad van IAVA voor interne controle en organisatiebeheersing eind 2010 opgesteld en overgemaakt aan IAVA. Eind april 2011 werd de definitieve maturiteitsinschatting per thema aan alle entiteiten overgemaakt. In het kader van 'monitoring' heeft AWV vooruitgang gemaakt, maar nog niet het maturiteitsniveau '3' gehaald. Hieraan is in 2011 verder gewerkt. Tevens heeft AWV de realisatie van de negen OOD's verankerd in agentschapsdoelstellingen. De opvolging hiervan wordt verzekerd door opname in persoonlijke doelstellingen van betrokken medewerkers alsook opvolging door de directieraad.
  4. Het ondernemingsplan AWV 2011 werd opgemaakt na de ondertekening van de beheersovereenkomst. Na bespreking in de directieraad werd deze overgemaakt aan mijn kabinet. Per engagement van de beheersovereenkomst werd naast een specificatie van de doelstelling voor het jaar 2011 ook een situering van de startwaarde begin 2011 opgenomen zodat in het kader van een STAP rapportering ook de gerealiseerde acties en de verdere actieplannen kunnen opgenomen worden.
  5. In het kader van de rapportering over het regeerakkoord 2009 – 2014 is voorzien met behulp van fiches (tabellen) voor de missing links, het structureel onderhoud, de uitrol van DVM, fietspaden, gevaarlijke punten en doorstroming. Aangezien de beheersovereenkomst expliciet vertrok van de beleidsnota MOW 2009-2014 is een opvolging hierdoor voorzien.
5. Enerzijds wordt de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomsten binnen het beleidsdomein MOW gecoördineerd door het departement. De indicatoren werden bijgevolg in overleg met het departement MOW bepaald. Tevens heeft dit geleid tot een gelijktijdige timing, eenzelfde

engagements betreffende entiteitoverschrijdende aspecten (bijvoorbeeld voortgang realisatiegraad programma's in de loop van het werkjaar) voor de beheersovereenkomsten van de vijf entiteiten van het beleidsdomein MOW.

Anderzijds is binnen het beleidsdomein de opmaak van een Dataroom MOW opgestart. De eerste geselecteerde indicatoren zijn onder andere gebaseerd op de beheersovereenkomsten van de entiteiten van het beleidsdomein.

6. AWV heeft alle jaarrapporten over de uitvoering van de ondernemingsplannen AWV 2008, 2009 en 2010 (van de eerste beheersovereenkomst) overgemaakt aan het kabinet, na interne voorlegging op de directieraad.
7. Op 17 december 2010 werd de ontwerpbeheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 samen met de ontwerp beheersovereenkomsten van de andere entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Vervolgens werden deze ontwerpbeheersovereenkomsten gezamenlijk overgemaakt aan het Vlaams Parlement op 22 december 2010. Op 3 februari 2011 werd het ontwerpbeheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 toegelicht aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Naar aanleiding van de aangenomen resolutie, met betrekking tot de ontwerpbeheersovereenkomst van het Vlaams Parlement, werd een volgende versie van de beheersovereenkomst met technische correcties overgemaakt aan de Vlaamse Regering op 24 juni 2011. In de zomer van 2011 werd de beheersovereenkomst AWV 2011 – 2015 ondertekend.

### **Aanbevelingen m.b.t. het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (stuk 37-J (2010-2011) - Nr. 1)**

1. Een MKBA wordt opgemaakt voor grote infrastructuurprojecten, echter het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten' is niet te beschouwen als een groot infrastructuurproject, maar als 800 kleine, individuele projecten. Het is niet aangewezen om een MKBA te maken voor alle 800 kleine infrastructuurprojecten. Dit is een instrument dat enkel geschikt is – zoals het Rekenhof aangeeft – voor de grote projecten.
2. In de AWV beheersovereenkomst 2011 – 2015 is als eerste interne doelstelling het uitbouwen en borgen van een interne controle en organisatiebeheersing en als vierde interne doelstelling het uitbouwen en borgen van een kwaliteitsmethodiek.
3. In de AWV beheersovereenkomst 2011 – 2015 zijn naast de interne doelstellingen in artikel 9 ook engagementen aangaande verrekeningen en verwijlinteressen opgenomen in artikel 15 'Financiële betrekkingen tussen de ondertekenende partijen'. Specifiek heeft AWV in 2011 hiervoor een jaardoelstelling rondom 'Goed beheer van middelen / verrekeningen' gedefinieerd waar aan de hand van het dienstorder MOW/AI/2006/15 een meer concreet stappenplan wordt uitgewerkt. Ook via de beleidsraad werden voor het volledige beleidsdomein afspraken gemaakt voor verbeterpunten met betrekking tot het aanpakken van verrekeningen en verwijlinteressen in de entiteiten.
4. Binnen het beleidsdomein MOW werden er de nodige afspraken gemaakt om de implementatie van het systeem van risicomanagement uit te werken en in de praktijk te brengen. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft daar steeds toe bijgedragen, en voor de nieuwe grote infrastructuurprojecten ook een systeem van risicobeheer opgezet. Hierover wordt een jaarlijkse rapportering voorgelegd aan de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Ook wordt er – via een overleg tussen de betrokken projectleiders en coördinatoren – aan kennisuitwisseling gedaan tussen de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, om zo tot een beter en efficiënter risicobeheer te komen.
5. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft in het recente verleden al verschillende maatregelen genomen om de naleving van de wetgeving overheidsopdrachten binnen het agentschap te verbeteren. Zo werd er bv. een handleiding overheidsopdrachten binnen AWV opgemaakt met verwijzingen naar wetteksten, omzendbrieven, dienstorders, ... Ook werd er door AWV voorzien in een maatopleiding overheidsopdrachten, die

specifiek op de werking van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt toegespijt. Hierin worden, naast een basisopleiding, verschillende modules aangereikt: 'Opmaak bestek', 'Gunning' of 'Uitvoering'.

Voor wat betreft het adviseren inzake overheidsopdrachten werd er een getrappt systeem geïnstalleerd binnen het ministerie MOW:

- Een eerstelijnsondersteuning voor overheidsopdrachten binnen de entiteit d.m.v. de Interne Commissie Overheidsopdrachten.
  - Een tweedelijnsondersteuning door de cel overheidsopdrachten binnen de afdeling Juridische Dienstverlening (AJD). Tevens werd een werkgroep opgericht die specialisten m.b.t. overheidsopdrachten van het hele beleidsdomein bij elkaar brengt en werd er door AJD kadercontracten afgesloten waarmee externe specialisten kunnen worden ingeschakeld om voor zeer specifieke problemen advies te geven.
  - De derdelijnsondersteuning wordt verzorgd door de afdeling Overheidsopdrachten van het Departement Bestuurszaken.
6. Er is een dienstorder in opmaak waarin er duidelijke instructies worden meegegeven hoe er met wijzigingen aan de opdracht dient te worden omgegaan. Momenteel zit dit dienstorder nog in ontwerpfase. De toelaatbaarheid van wijzigingen binnen de opdracht en wat te doen met wezenlijke wijzigingen zijn belangrijke aandachtspunten in dit nieuwe dienstorder.
7. In de voorvermelde jaardoelstelling 'Goed beheer van middelen / verrekningen' van 2011 is het belangrijkste actiepunt van deze werkgroep het opstellen van een werkbare instructie die het dienstorder MOW/AI/2006/15 inzake verrekningen aanvult. Deze uitwerking moet als leidraad dienen om de principes van het dienstorder te vertalen in een duidelijke richtlijn, een verplicht te volgen stappenplan door elke leidend ambtenaar en de facto door elke dossierbehandelaar.
8. De opvolging van schadeclaims gebeurt nu vanuit de betrokken afdeling. Als bijstelling wordt nu een centraal overzicht binnen AWV samengebracht, zodat op basis van deze rapportering globale verbetervoorstellen kunnen uitgewerkt worden.
9. Hiertoe werd een stand van zaken gegeven in de rapportering aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Zoals besproken ter gelegenheid van deze rapportering in de commissie zal een overzicht van onverschuldigd betalingen verder geactualiseerd en gerapporteerd worden.
10. Hiertoe werd een stand van zaken gegeven in de rapportering aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement in maart 2011. Zoals besproken ter gelegenheid van deze rapportering in de commissie zal een overzicht van onverschuldigd betalingen verder geactualiseerd en gerapporteerd worden.
11. De TV 3V heeft in de loop van het project – in opdracht van AWV – cijfers verzameld over de ongevallen op afgewerkte kruispunten. Dankzij de samenwerking met de gouverneurs en de lokale politiezones is het AWV daardoor in het bezit van een aantal cijfers. Die zijn echter nog niet wetenschappelijk gevalideerd, maar laten onmiskenbaar een duidelijke vooruitgang zien. Gezien het contract met de TV 3V inmiddels afgelopen is, en gezien het belang van deze cijfers, heeft AWV zich geëngageerd om deze monitoring op zich te nemen, tot er een duidelijke wetenschappelijke opvolging door het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, Spoor Verkeersveiligheid gebeurt.
12. Ongeveer anderhalf jaar geleden heb ik de uitdrukkelijke vraag gesteld aan het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid om, gelet op de stand van zaken met betrekking tot de afgewerkte punten, het onderzoek dat de evaluatie van de gevaarlijke punten wetenschappelijk te onderbouwen op te starten. Men heeft me een vrij omstandig antwoord gegeven en gemeld dat men daarvoor een set van gelokaliseerde ongevallen cijfers van drie jaar nodig heeft. De eerste golf punten was afgewerkt in 2005 en dus zijn de cijfers voor de jaren 2006, 2007 en 2008 nodig om een goede analyse te maken. Echter de gegevens van 2008 zijn nog niet beschikbaar voor AWV, de bewerking om bruikbare gegevens te hebben is nog lopende bij het departement.

13. Hiervoor verwijs ik naar de globale rapportering van maart 2011 aan het Vlaams Parlement waarin een meer gedetailleerde rapportering over de gevaarlijke punten werd opgenomen.

### **Aanbevelingen m.b.t. de financiële transparantie van de nv LijnCom, rekeningenboek over 2009 (stuk 36-A (2010-2011) - Nr. 1)**

1. De Lijn en de NV LijnCom hebben de aanbeveling van het Rekenhof ter harte genomen en grondig onderzocht vanuit administratief, financieel en fiscaal oogpunt. Dit onderzoek toonde helder aan dat de bestaande manier van werken (het beschikbaar maken van reclameopbrengsten voor projectdiensten De Lijn) in de huidige omstandigheden de meest optimale manier van werken is. De huidige manier van werken wordt dan ook best bestendigd. Met deze conclusie wordt afgeweken van de analyse die het Rekenhof maakte.

### **Aanbevelingen m.b.t. eigen ontvangsten van Waterwegen en Zeekanaal nv uit concessies rekeningenboek over 2009 (stuk 36-A (2010-2011) - Nr. 1)**

1. Het Rekenhof beval de implementatie van een contractbeheersingsformule aan om de dubbele gegevensregistratie te vermijden en efficiëntie te verhogen. Deze implementatie gebeurt in 4 fasen. Op 4 november 2009 nam de Raad van Bestuur de beslissing om de opdracht voor het uitvoeren van fase 1 en 2 van de contractbeheer(sings)module toe te kennen via een onderhandelingsprocedure en met name via het raamcontract van Kind en Gezin. De 4 fasen zijn de volgende:

- Fase 1: Verwerken van de courante overeenkomsten namelijk concessies, erfpachten, PPS-overeenkomsten en vergunningen;
- Fase 2: Verwerken van de niet courante overeenkomsten;
- Fase 3:
  - a. Standaarddocumenten versturen
  - b. Digitale goedkeuring documenten
  - c. Werken met templates
  - d. Overzicht te vermarkten terreinen
  - e. Ranking van het belang en risico van de overeenkomsten
  - f. Totale kwaliteitscontrole
  - g. Ondernomen stappen in een dossier;
- Fase 4: Opname in een organisatieverkoepelend systeem.

Er werd beslist om te starten met de uitvoering van fasen 1 en 2. Een beslissing omtrent fasen 3 en 4 kan later genomen worden in functie van de budgettaire mogelijkheden en eventuele andere noodwendigheden.

De module voor fase 1 en 2 is bijna klaar, aansluitend start W&Z met het inputten van de overeenkomsten.

## Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWV
AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
APTU	Antwerpse Provinciale Taxie Unie
ARP	Afdeling Ruimtelijke Planning (departement RWO)
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BAFO	Best and final offer
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIV	Belasting op inverkeerstelling
BIVV	Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid
BMC	Belgian Mobility Card
BMM	Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium
CBS	Central Broker System
CCTV	Closed Circuit TV installatie
CEMT	maateenheid schepen vastgelegd door de Conférence Européenne des Ministres de Transport
CIC	Centra voor Informatie en Coördinatie
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
CVIS	Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DB(F)M(O)	Design Build (Finance) Maintain (Operate)
DiV	Departement internationaal Vlaanderen
DIWB	Decreet Integraal Waterbeleid
DOD	Doorgang, Oppervlak, Drempels
DS	nv. De Scheepvaart
EEV	Enhanced Environmentally friendly Vehicles
EIB	Europese Investeringsbank
EMSA	European Maritime Safety Agency
ENA	Economisch Netwerk Alberkanaa
ETA	Estimated Time of Arrival
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FCD	Floating Car Data

---

FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
FIT	Flanders Investment and Trade
FITA	Flanders International Technical Agency
FOD MV	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GEN	Gewestelijk expresnet
GGG	gecontroleerd gereduceerd getijdegebied
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GKVP	geïntegreerd kustveiligheidsplan
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum
HPD	Hydrographic Production Database
HYMEDIS	Hydro Meteo Distributiesysteem
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organisation
INLANAV	Innovative Inland Navigation
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ITS	intelligent transportation systems
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
KGT	Kanaal Gent-Terneuzen
KLIP	Kabel en Leiding Informatie Portaal
KRW	Kaderrichtlijn Water
LED	Light Emitting Diode
LEM	Luchthavenexploitatie maatschappij
LNE	(departement / beleidsdomein) Leefmilieu, Natuur en Energie
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
LZV	Lange zware vrachtwagen
MDK	agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieu-effectrapportage
MIRA	Milieurapport Vlaanderen
MIV	Meten in Vlaanderen
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MMHA	Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOTIS	Mobile Traffic Services for Public Authorities and Citizens
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
MTS	Mobile Traffic Services
NBB	Nationale Bank van België
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
NSZ	Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen
OBA	Objectieve Behoeft Analyse
OMS	Oceanografisch Meteorologisch Station
PAC	Provinciale Auditcommissie
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PPS	Publiek Private Samenwerking
RESA	runway end safety area
RETIBO	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputerplatform
RIS	River Information Services
RISE	ReisInformatie Systemen Extra
RSS	rijstrooksignalisatie
RUP	Ruimtelijk Uitvoerings Plan
RWO	departement / beleidsdomein) Ruimtelijke Ordening Woonbeleid en Onroerend erfgoed
SAF	Stakeholdersadviesforum
SAR	Search And Rescue
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SHIP	Strategisch haveninfrastructuurproject
SMASNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SPV	Speciale Projectvennootschap
SRK	Schelde Radar Keten
SSS	Shortsea shipping
START	Strategisch Actieplan voor de Reconvertie en Teverkstelling
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN(T)	Trans-Europese (Transport) Netwerken
TV3V	Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen
TVB	Team Vlaamse Bouwmeester
UPTR	Unie van Professionele Transport en Logistieke Ondernemers

---

UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VELIKAR	Verkeers- Lichtenbeïnvloeding door middel van Korte Afstand Radio
VHC	Vlaamse Havencommissie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VIOE	Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VMS	Variable-message sign
VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VRN	Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
VVP	Vereniging van Vlaamse provincies
WESP	WesterscheldePlanner
WIM	Weigh-in-motion
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV