



# **Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2003 - 2004**

*Vlaamse regering*

*Oktober 2003*

*Beleidsbrief neergelegd door  
Gilbert Bossuyt  
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie*

Met deze beleidsbrief worden de basisopties van het regeerprogramma en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004 verder uitgewerkt. De beleidsbrief is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering of het Vlaamse Parlement worden voorgelegd.

# INHOUD

1	Inleiding.....	1
2	De uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar 2003.....	2
	<b>2.1 Algemeen beleid.....</b>	<b>2</b>
	2.1.1 Beleidsaanbevelingen Mobiliteitsplan Vlaanderen .....	2
	2.1.2 Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets.....	2
	2.1.3 Doelgroepenbeleid..... <b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>	
	<b>2.2 Doelgroepenbeleid.....</b>	<b>3</b>
	<b>2.3 Wegen .....</b>	<b>4</b>
	2.3.1 Hoofdwegennet.....	4
	2.3.2 Aanpak gevaarlijke punten .....	5
	2.3.3 Zachte weggebruikers: .....	5
	2.3.4 Variabele snelheden, signalisatie .....	6
	2.3.5 Voertuigtelematica .....	7
	<b>2.4 Openbaar vervoer .....</b>	<b>7</b>
	2.4.1 Basismobiliteit.....	8
	2.4.2 Convenantenbeleid.....	8
	2.4.3 Investerings .....	8
	2.4.4 Marketing .....	8
	2.4.5 Beleid.....	9
	<b>2.5 Waterwegen en binnenvaart .....</b>	<b>10</b>
	<b>2.6 Havens .....</b>	<b>11</b>
	2.6.1 Maritieme toegankelijkheid .....	12
	2.6.2 Implementatie havendecreet .....	14
	2.6.3 Verminderen van de aanloopkosten in de havens.....	16
	2.6.4 Recente ontwikkelingen.....	16
	<b>2.7 Zee- en rivierwaterkering en -beheersing.....</b>	<b>18</b>
	<b>2.8 Algemene infrastructuur en scheepvaartbeleid.....</b>	<b>19</b>
	<b>2.9 Zeewezen .....</b>	<b>20</b>
	<b>2.10 Integraal waterbeheer .....</b>	<b>20</b>
	<b>2.11 Ondersteunende studies en Opdrachten.....</b>	<b>22</b>
	<b>2.12 Luchthavens .....</b>	<b>22</b>
3	De prognose van de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar 2004 .....	24

4	Overzicht van de wijze waarop gevolg werd gegeven aan het regeerakkoord, de beleidsnota en resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.....	25
4.1	Doel .....	25
4.2	Beperken van hinder bij openbare werken.....	25
5	Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar .....	27
5.1	Algemeen beleid.....	27
5.1.1	Verdere uitwerking maatregelen inzake mobiliteit vervat in het werkgelegenheidsakkoord 2003-2004.....	27
5.1.2	Uitwerken van een beleidsmonitoringssysteem .....	27
5.1.3	Mobiliteitsconvenants .....	27
5.2	Gemeenschappelijk vervoer .....	28
5.2.1	Potentieelstudies .....	28
5.2.2	Call-center .....	30
5.2.3	De oprichting van een mobiliteitscentrale per provincie .....	31
5.2.4	Projecten convenants en basismobiliteit.....	28
5.2.5	Interne audit en managementondersteuning.....	33
5.2.6	Minder Hinderplan .....	33
5.2.7	Mobiliteitsconvenants .....	34
5.2.8	Spoorinvesteringen.....	36
5.3	Ontwikkeling van nieuwe instrumenten.....Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
5.4	Zwarte punten (aanpassing in vergelijking met de editie van 2002).....Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
5.5	Verlaging van de maximale snelheid op de gewestwegenFout! Bladwijzer niet gedefinieerd.	
5.5.1	Mobiliteitsconvenants .....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
	Ontwerpdecreet ??.....	37
5.6	Masterplan Antwerpen.....	37

# 1 INLEIDING

Uitvoering gevend aan de bepalingen van de reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan de beslissing van de V.R. op 24 juli 2001, omvat de beleidsbrief volgende onderdelen:

1. Een overzicht van de uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar.
2. Een prognose over de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar.
3. Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn, afgesloten met een overzichtstabel opgebouwd rond de beleidsdoelen.
4. Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.

## **2 DE UITVOERING VAN DE BEGROTING TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR 2003**

### **2.1 Algemeen beleid**

#### **2.1.1 Beleidsaanbevelingen Mobiliteitsplan Vlaanderen**

Op basis van de resolutie van het Vlaamse Parlement en rekening houdend met de aanbevelingen en voorstellen geformuleerd door diverse instanties, werd een document opgesteld aangaande de beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse Regering met betrekking tot het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012). Dit document staat op dit ogenblik op de agenda van de Vlaamse Regering om na principiële goedkeuring voor advies te worden voorgelegd aan SERV en MiNaraad.

#### **2.1.2 Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets**

Op 25.10.2002 stond het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets als mededeling op de agenda van de Vlaamse Regering. Dit Totaalplan Fiets betekent een verdere uitdetaillering van het mobiliteitsplan Vlaanderen op het niveau van het fietsen. In het regeerakkoord was er immers ook een aparte uitdetaillering voor het fietsbeleid voorzien:

“Vooraf in het kader van de beoogde verkeersveiligheid en van de nood aan een complementair vervoersnet voor het woon-, werk- en schoolverkeer is de verdere uitbouw van een adequaat voet-en fietspadennetwerk in heel Vlaanderen een noodzaak. De fiets is, in het bijzonder in de steden het ideale vervoersmiddel voor de korte afstand (minder dan 5 km). Daartoe zal de Vlaamse regering een Vlaams Totaalplan Fiets opstellen, waarbij een aangepast instrumentarium wordt uitgewerkt. Belangrijke budgettaire inspanningen moeten daarbij worden geleverd voor de kwalitatieve heraanleg van doortochten en de herinrichting van zwarte punten inzake fietsveiligheid, o.m. via het zoveel mogelijk realiseren van afgescheiden fietspaden langs doortochten voor het woon-werk-schoolverkeer. Tevens zal de complementariteit tussen de fiets en de andere alternatieve vervoermodi verder moeten uitgebouwd worden.”

De algemene beleidslijnen rond het fietsbeleid die uitgezet zijn binnen het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen krijgen dus concrete vorm in een Totaalplan Fiets. De doelstellingen van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn ook de basisdoelstellingen van het Totaalplan Fiets. Het Totaalplan Fiets tracht deze doelstellingen te ondersteunen vanuit twee centrale doelstellingen voor het Vlaamse fietsbeleid, met name de bevordering van het fietsgebruik als alternatief voor de korte autoverplaatsingen (doelstelling 1) met een gelijktijdige verhoging van de veiligheid van dit fietsgebruik (doelstelling 2). In dit ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets wordt de beleidsstrategie rond fietsbeleid voor de planperiode 2002-2010 uitgezet. Met de opmaak van een ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets wil de Vlaamse overheid de fiets tot een volwaardiger vervoerswijze uitbouwen en verweven in het totale verkeers- en vervoerssysteem. Het gebruik van de fiets biedt in Vlaanderen uitstekende perspectieven om de mobiliteitsproblematiek op een duurzame manier aan te pakken.

Op 21.01.2003 voltrok zich in de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie een gedachtewisseling m.b.t. het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets (stuk 1542 (2002-2003) nr.1)

### 2.1.3 Mobiliteitsconvenants

Op 1 juni van dit jaar hadden 289 Vlaamse gemeenten een moederconvenant afgesloten. Hiervan hadden al 192 gemeenten of 63% een conform verklaard mobiliteitsplan. Het jaar ervoor waren er dit nog maar 125 of 41%. Tijdens de volgende maanden zal het aantal gemeenten dat reeds beschikken over een conform verklaard mobiliteitsplan zeker nog aangroeien.

### 2.1.4 Doelgroepenbeleid

De “week van de zachte weggebruiker” en de “week van vervoering” blijven zeer belangrijke speerpunten om het gedrag van de weggebruiker te beïnvloeden. Beide weken werden in 2003 reeds voor de achtste keer in Vlaanderen georganiseerd. Ook de “dag zonder auto mobiel in de stad” krijgt steeds meer naamsbekendheid in Vlaanderen. Meer en meer steden en gemeenten, alsook andere (scholen, bedrijven,..) participeren aan deze weken. Beide weken worden georganiseerd door Komimo (Comité voor Milieu en Mobiliteit) in opdracht van het Vlaams Gewest.

Er worden ook nieuwe initiatieven genomen om verschillende doelgroepen te sensibiliseren een verkeersveiliger gedrag aan de dag te leggen. Zo startte op 1 juli 2003 de verkeersACADEMIE, een interactieve tentoonstelling die van 1 juli 2003 tot februari 2005 door Vlaanderen reist. Dit is een initiatief van de Vlaamse minister van Welzijn, Gezondheid en Gelijke Kansen en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. Deze tentoonstelling werd uitgewerkt door Technopolis. Het project werd begeleid door een ruime stuurgroep van deskundigen. De voornaamste doelstelling van de verkeersacademie is volwassenen bewust te maken van de moeilijkheden die kinderen ondervinden wanneer ze zich in het verkeer begeven. In de verkeersacademie worden namelijk een aantal verkeerssituaties zodanig weergegeven dat men zich als volwassene opnieuw een kind waant in het verkeer. Hierdoor ervaart men duidelijk dat kinderen bepaalde situaties totaal anders inschatten en wordt men zich beter bewust van de specifieke noden en problemen van kinderen in het verkeer.

Een ander vernieuwend educatief project dat het Vlaams Gewest subsidieerde was de theatermonoloog “Flits” die gerealiseerd werd in opdracht van de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen. De theatermonoloog wil jongeren (14-18 jaar) aansporen om aandacht te hebben voor verkeersveiligheid. De theatermaker vertelt in Flits over een ongeval waarbij jongeren betrokken zijn. Hij gebruikt videobeelden en moderne muziek om aldus in te spelen op de leefwereld van jongeren en hen aan te zetten tot een verkeersveiliger gedag.

Verder werden een aantal projectsubsidies verleent aan organisaties die actief zijn op het vlak van de belangenbehartiging van de zachte weggebruiker/openbaar voergerbruiker (Fietzersbond, voetgangersbeweging,..).

In samenwerking met de motorcycle Action Group Belgium training vzw werd een project ontwikkeld met als doel:

- via een screening inzicht te verwerven in de stuurvaardigheid van motorrijders;
- na te gaan in welke mate via een beperkte bijscholing deze stuurvaardigheid kan worden verhoogd;
- onderzoek te verrichten naar de rijvaardigheid van motorrijders in reële verkeerssituaties.

Uit deze screenings bleek zeer duidelijk dat heel wat motorrijders hun motor niet echt onder controle hebben wat zowel voor hen zelf als voor andere weggebruikers gevaarlijk is. De screenings worden in 2003 verder gezet. De resultaten van deze

screeningen bevatten ongetwijfeld interessante informatie die ook voor andere beleidsniveaus van belang is (o.a. het federale niveau,..).

Een van de belangrijke beleidsdoelstelling is het verhogen van de verkeersveiligheid. Uit een analyse van de ongevals cijfers blijkt dat het risico op een dodelijke en een ernstige verwonding vooral groot is bij gemotoriseerde tweewielers. Om de veiligheid voor deze categorie van weggebruikers te vergroten zal een ronde tafelconferentie georganiseerd worden met het oog op het formuleren van een consistente set van beleidsmaatregelen.

Aansluitend bij het project 'Verkeersacademie' dat zich vooral richt op de sensibilisatie van volwassenen voor de kwetsbaarheid van kinderen in het verkeer zal daarom in 2004 een project worden uitgewerkt, in overleg met de betrokken jeugdorganisaties, om te komen tot een veiliger verkeersgedrag bij kinderen en jongeren.

Naar analogie met de programmatie die werd uitgewerkt om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verhogen zal dit project zich in eerste instantie richten tot jonge bromfietzers (zouden samen met de jeugdraad, mag en andere een programma kunnen in elkaar steken naar bromfietzers waarin ook de reeds bestaande initiatieven kaderen.

In samenwerking met de Vlaamse minister van werkgelegenheid en toerisme en de transportsector werd overgegaan tot de aankoop van rijssimulatoren voor de opleiding van vrachtwagenchauffeurs. Hierdoor kan zowel het probleem van het tekort aan vrachtwagenchauffeurs worden opgevangen als eventuele problemen die worden vastgesteld inzake rijgedrag.

In samenwerking met de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders (SAV) wordt een module 'veilig en economisch rijden' uitgewerkt. Hierbij aansluitend wil men tegelijk de vervoerders aansporen om het principe van de veiligheidscultuur in hun bedrijfsvoering in te voeren.

## 2.2 Wegen

### 2.2.1 Hoofdwegennet

In 2003 is gestart met de voorbereiding van de renovatiewerken van de R1 te Antwerpen; waarvan de echte start gepland wordt in 2004. Een grootscheepse mix van Minder Hinder maatregelen wordt momenteel ontworpen en moet tegen medio 2004 in gebruik zijn. Het betreft zes tijdelijke bruggen op vijf kruispunten van de Singel, een duidelijke verhoging van het OV-aanbod tijdens de werken met speciale busbanen op autosnelwegen en P+R-parkings, een mobiliteitscentrale voor woon-werkreisadvies, een minder hinder contactpunt voor info over de verkeershinder en de aangeboden alternatieven, uitgebreide omleidingsignalisatie bereikbaarheidsmanagers voor de verschillende doelgroepen.....

De werken aan de R1 starten medio 2004 voor een bedrag van ca. 100 Mio €. De keuze van de aannemer gebeurde op basis van een beperkte offerteaanvraag. Na de selectie van de meest geschikte kandidaten werd uiteindelijk de beste offerte gekozen op basis van de volgende criteria : prijs, uitvoeringstermijn en aangeboden kwaliteit De aangeboden termijn werd de contractuele termijn. Bovendien is er een bonus-malus regeling voor de uitvoeringstermijn. De hoofdwerkperiodes lopen van juni tot november 2004 en tijdens dezelfde periode in 2005.

De uitvoering wordt gekenmerkt door een maximale recyclage. Deze milieuvriendelijke aanpak vermijdt tevens onnodig werfverkeer tijdens de werken. Dit onnodig werfverkeer zou de reeds precaire verkeerssituatie tijdens de werken alleen nog verder bemoeilijken.

Het eindresultaat moet een nieuwe ring zijn aangepast aan de huidige verkeersvolumes en veiligheidseisen met een levensduur van 40 jaar.

Eveneens in 2003 werden op de A10 – E40 belangrijke onderhoudswerken uitgevoerd. Bij de fasering der werken was de omlegging van het verkeer op de A10 niet toegestaan. Per werkzone, voorzien in het bestek, werd er steeds voor gezorgd dat er 3 rijstroken (versmalde) in beide richtingen behouden bleven. Zo kon de verkeerscapaciteit op de overdrukke E40 behouden blijven en met een aangepaste snelheidsbeperking van 70km/u werd een soort blokrijden gecreëerd wat voor een vlotte doorstroming zorgde. De omleggingen van het verkeer per werkzone werden 's nachts uitgevoerd waarbij vanaf 21 uur één rijstrook en vanaf 23uur twee rijstroken afgesloten werden.

Gezien het drukke en zware verkeer op de A10, grondgebied Vlaams-Brabant, wenste het opdrachtgevend bestuur de hinder voor de weggebruikers zoveel mogelijk te beperken en in te korten. Hiertoe werd gedurende de ganse duur van de werken op de A 10 , per kalenderdag, een maatschappelijke kost van 50.000 € gerekend bij de bezetting ervan. Deze maatschappelijke kost is een fictieve kost die niet door de aannemer dient betaald te worden, maar wel belangrijk is bij de gunning van de werken.

## **2.2.2 Aanpak gevaarlijke punten**

In de loop van 2003 ging het project voor de aanpak van de gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen voluit van start. Op het programma voor 2003 staan zo'n 150 aan te pakken gevaarlijke punten. Al deze punten worden momenteel druk besproken in de verschillende commissies en voorbereid door de tijdelijke vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen.

Tevens werden in 2003 de onderhandelingen gevoerd voor de aanstelling van studiebureaus voor de uitwerking van de uitvoeringsplannen en de begeleiding bij uitvoering. Deze onderhandelingen werden recent afgerond met de ondertekening van de contracten door de minister. Concreet starten de aangewezen bureaus nog in oktober hun werkzaamheden.

Verder werd in 2003 een korf van aannemers samengesteld die zullen instaan voor de uitvoering der werken van de uitgewerkte projecten. 25 aannemers zijn geselecteerd om, zodra de studiebureaus de plannen klaar hebben, aan de slag te gaan. Deze korf aannemers wordt gedurende één jaar aangehouden; waarna er een nieuwe selectie zal plaatsvinden.

Dit alles gebeurde in nauwe samenwerking met de stuurgroep gevaarlijke punten, waar onder meer de gouverneurs van de vijf Vlaamse provincies en de belangenverenigingen (ouders van verongelukte kinderen, fietsersbond, voetgangersbeweging)vertegenwoordigd zijn.

Bij de uitwerking van de concrete projecten worden tevens de lokale overheden nauw betrokken.

Voor de uitvoering van dit project, werd op het FFEU een bedrag van 100 miljoen Eur voorzien; een bedrag dat noodzakelijk is om op de gestelde korte termijn de gewestwegen heel wat veiliger te maken.

## **2.2.3 Zachte weggebruikers:**

Er werden, in samenwerking met de betrokken vertegenwoordigers van weggebruikers, twee vademecums opgesteld, respectievelijk van fiets- en van voetgangersvoorzieningen.

Dergelijke vademecums geven een onderbouwing van en richtlijnen voor de uitbouw van hoogwaardige voorzieningen voor de betrokken weggebruikers. Dit geheel wordt in een aantrekkelijke vorm gepresenteerd, zodat het uitnodigt tot intensief gebruik.

Deze vademecums vormen een richtlijn voor de eigen diensten van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap; Voor andere wegbeheerders, zoals gemeenten, kunnen ze een leidraad en een inspiratiebron vormen.

Daarom werden deze vademecums ook aan alle gemeentebesturen overgemaakt.

In 2002 rolde het vademecum "Fietsvoorzieningen" van de persen. Ondertussen is dit vademecum een begrip geworden in de mobiliteitswereld. In september 2003 werd ook het "vademeccum Voetgangersvoorzieningen" afgerond en werden gratis exemplaren verspreid naar de technische diensten van gemeenten, naar bibliotheken... In dit vademecum worden richtlijnen en aanbevelingen verstrekt omtrent de wijze hoe voetgangersvoorzieningen het best aangelegd en onderhouden worden.

Dit vademecum bevat ook nieuwe richtlijnen m.b.t. het aanbrengen en de uitrusting van voetgangersoversteekplaatsen. Hierbij werd er van uitgegaan dat voetgangers op korte afstand van de plaats waar hun normale looplijn de weg kruist, zij ook een veilige oversteekplaats moeten vinden. De gevraagde veiligheidsvoorzieningen voor elke oversteekplaats worden afgestemd op de wegcategorie volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en op de toegelaten en werkelijk gereden snelheid van de wagens op die plaats.

Knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid in het algemeen op Gewestwegen worden individueel onderzocht door de Provinciale Commissies voor de Verkeersveiligheid waarin onder meer de lokale besturen, de politie, afgevaardigden van de zwakke weggebruikers en van de Vlaamse Vervoersmaatschappij alsook de wegbeheerder zitting hebben.

Algemene richtlijnen voor de meeste aangewezen remediëring van veel voorkomende veiligheidsproblemen worden op het Gewestelijk niveau opgesteld door de Adviesgroep voor Verkeerveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen; hierin zetelen vertegenwoordigers van de betrokken actoren.

Ook de aanpak van schoolomgevingen en de realisatie van nieuwe fietspaden langs gewestwegen wordt verder gezet. Momenteel zijn 140 scholen bezig om in het kader van module 10 bij het mobiliteitsconvenant een schoolvervoerplan op te stellen. Tevens werden er ook dit jaar heel wat nieuwe fietspaddossiers opgestart die zullen leiden tot de ondertekening van de module 13 bij het mobiliteitsconvenant.

#### **2.2.4 Variabele snelheden, signalisatie**

Het afstemmen van opgelegde rijsnelheden op het beeld van de weg en zijn omgeving enerzijds en aan het verkeersverloop op dat ogenblik anderzijds is een steeds weerkerende bekommernis op de Vlaamse Gewestwegen.

Dit gebeurde reeds eerder bij het invoeren van de snelheidsbeperking tot 70 km/uur op heel wat Gewestwegen. Sinds een tweetal jaar konden Vlaamse gemeenten bij de Administratie Wegen en Verkeer voorstellen indienen op welke wegvakken van gewestwegen een snelheidsverlaging van 90 naar 70 km/uur aangewezen was. Begin september 2003 werden voor 139 Vlaamse gemeenten (45% van alle Vlaamse gemeenten) die zelf een aanvraag tot snelheidsverlaging indienden, reeds één of meerdere besluiten door de directeur-generaal van de Administratie Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest goedgekeurd .

Voor de hoofdwegen (autosnelwegen) wordt het verkeersverloop reeds van nabij opgevolgd in het Vlaams Verkeerscentrum. In functie van de verkeersafwikkeling en

de rijomstandigheden op elk ogenblik wordt dynamische informatie, inclusief een zo nodig aangepast snelheidsadvies aan de weggebruikers gegeven.

Voor de autosnelwegen werd een globaal bewegwijzeringsplan voor heel Vlaanderen opgesteld; de benamingen van de uitritten en van de verkeersknooppunten van de autosnelwegen werden aangepast en dit geheel vormt voor een gebruiksvriendelijke geleiding van de binnen- en buitenlandse automobilisten.

Ook voor de primaire, secundaire en lokale wegen worden coherente globale bewegwijzeringsplannen per grondgebied van een provincie opgesteld.

Voor toeristische autoroutes, voor vrije tijdsfietsers en voor wandelaars worden, in samenwerking met Toerisme Vlaanderen, ook aangepaste bewegwijzeringen uitgewerkt.

### 2.2.5 Voertuigtelematica

Een boodschap aan de weggebruiker kan gebracht worden ofwel via een installatie naast of boven de weg, ofwel via een installatie in de wagen.

Naast en boven de weg worden dynamische informatieborden geplaatst voor elk belangrijk knooppunt van het hoofdwegennet en op tussengelegen plaatsen waar er bijzondere nood aan is (bij wegwerkzaamheden, manifestaties, ...).

Installaties in de wagen ontwikkelen zich snel op Europees en wereldvlak. Hierbij wordt de vereiste informatie aan de bestuurder aangereikt, hetzij via een beeldscherm, hetzij via een (computergesproken) tekst. Het laatste is wellicht veiliger dan het eerste.

Door deze informatie te combineren met een plaatsbepaling (via GPS) kan eenvoudig die informatie geselecteerd worden die van belang is voor de bestuurder op die plaats en op dat ogenblik.

Het Vlaamse Gewest heeft, in samenwerking met enkele private partners, de technische haalbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid van een dergelijk systeem in de wagen uitgetest. Mede door een algemene informatieverschaffing vanuit het Vlaams Verkeerscentrum bleek het onder meer mogelijk om een dynamische vorm van ISA (Intelligente Snelheidsaanpassing) op te zetten. Aan de bestuurder wordt een richtsnelheid aanbevolen die rekening houdt met de lokale omstandigheden op dat ogenblik: wegwerkzaamheden die men nadert, een komende andere file,...

Dit onderdeel van voertuigtelematica kan goed gecombineerd worden met andere toepassingen zoals het opvolgen van risicovolle transporten, beveiliging tegen diefstal,...

Aansluitend op het onderzoeksproject zal nagegaan worden welke factoren een rol spelen bij het bepalen van de snelheid van een autobestuurder en hoe verschillende toepassingen van ISA (open en half-open systemen) op deze determinanten ingrijpen. Met het oog op een eventuele implementatie zal voor beide systemen aandacht besteed worden aan het subjectieve gevoel van veiligheid bij de autobestuurder.

## 2.3 Openbaar vervoer

Het aantal reizigers is in 2002 voor het eerst boven de 300 miljoen uitkomen. Voor 2003 wordt een verdere toename verwacht, als gevolg van o.a. de volgende maatregelen.

### 2.3.1 Basismobiliteit

In 2003 is volop verdergegaan met het opstarten en, waar uit systematische evaluatie bleek dat dat nodig was, bijsturen van projecten basismobiliteit. Overeenkomstig de geactualiseerde prioriteitenlijst basismobiliteit is - programma 2002 inbegrepen – wordt het openbaar vervoeraanbod op die manier verbeterd in 154 Vlaamse gemeenten.

In 2002 zelf heeft De Lijn 35 projecten - waarbij soms meerdere gemeenten betrokken zijn - voor vastlegging aan het Vlaams Gewest voorgelegd.

Volgens de jaarlijks geactualiseerde prioriteitenlijst en het voorziene budgetteringsritme zijn er voor 2003 projecten basismobiliteit voorzien in nog eens 67 gemeenten.

### 2.3.2 Convenantenbeleid

Ook het beleid inzake mobiliteitsconvenants heeft in 2003 tot verdere realisaties in het openbaar vervoer geleid.

Op heel wat plaatsen heeft het succes van de recente tariefmaatregelen ertoe geleid dat – zoals bijvoorbeeld aan de kust - ook het aanbod op bestaande verbindingen is uitgebreid.

Voor 2003 zijn opnieuw stappen in de verdere uitbouw van het GEN-busnet gepland, met bijvoorbeeld het project Leuven - Tervuren - Brussel. In Antwerpen (zie ook Masterplan Antwerpen p. XX) en Gent ligt in 2003 voor de tramuitbreidingen het zwaartepunt bij de investeringen en de spooraanleg voor latere exploitatie.

### 2.3.3 Investeringen

Het vernieuwings- en verjongingsprogramma van de tram- en busvloot is zoals gepland verdergezet, waarbij de vloot in toenemende mate bestaat uit lage vloerbussen en -trams, wat de toegankelijkheid van de voertuigen in sterke mate verhoogd. Voor de kusttram is in dit verband geïnvesteerd in de bouw van lage vloertussenkasten.

Inzake milieu-investeringen valt, net als in 2002 voor 2003 vooral de installatie van roetfilters op de bussen van De Lijn op.

Om de reissnelheid te kunnen verhogen is op diverse plaatsen geïnvesteerd in een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Dit is zowel gebeurd door De Lijn zelf als door de Administratie Wegen en Verkeer. Tussen beide is bovendien een samenwerkingsstructuur opgezet, die toelaat om de doorstromingsmetingen die door De Lijn worden uitgevoerd, rechtstreeks door te vertalen in de prioriteitsbepaling voor het programma van AWW.

### 2.3.4 Marketing

De aanzet die in 2002 is gegeven voor de verspreiding van het 3W-extra abonnement voor werknemers is in 2003 op kruissnelheid gekomen. Passend in de strategische opstelling van De Lijn om zich meer als mobiliteitsmakelaar dan als louter openbaar vervoerbedrijf te profileren, beantwoordt dit initiatief ook aan de wens van het Vlaams Parlement om meer inspanningen te leveren in de richting van het woonwerkverkeer in het algemeen en het bedrijfsvervoer in het bijzonder.

Inzake klanteninformatie was in 2002 reeds sterk geïnvesteerd in de ontwikkeling van de website van De Lijn. De site wordt verder geoptimaliseerd en uitgebreid.

### 2.3.5 Beleid

De voorbije jaren is het decreet personenvervoer over de weg (decreet basismobiliteit) met een aantal uitvoeringsbesluiten verder geoperationaliseerd, m.n.:

- het besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer;
- het besluit van de Vlaamse regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest;
- het besluit van de Vlaamse regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement;
- het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder;
- het ontwerp van besluit van de Vlaamse regering van 12 september 2003 betreffende de rapportering van personenvervoer over de weg;

Het exploitatie- en tarievenbesluit is in de finale fase van de besluitvorming gekomen.

Daarnaast is recent een nieuwe beheersovereenkomst voor de periode 2003-2009 goedgekeurd door de Vlaamse regering.

De huidige beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn werd afgesloten op 19 december 1996 voor een periode van 5 jaar, namelijk voor de periode van 1997 tot 2001. Sinds het verstrijken van de einddatum van 31 december 2001 is deze beheersovereenkomst stilzwijgend verlengd, zoals in de overeenkomst zelf is bepaald.

Deze beheersovereenkomst was onderwerp van bespreking binnen de commissie Mobiliteit, Openbare Werken en Energie op 24 april en 6, 13 en 17 mei 2003.

Leidraad bij het opstellen van de beheersovereenkomst vormden het door de Vlaamse regering goedgekeurde ontwerp van kaderdecreet bestuurlijk beleid en de in 2002 door de Vlaamse regering goedgekeurde 'Visienota beheersovereenkomsten' van de Werkgroep beter bestuurlijk beleid. Ook de resolutie van het Vlaams Parlement van 31 maart 1999, met aanbevelingen inzake de voorbereiding en goedkeuring van de beheersovereenkomst, haar inhoud, de evaluatie en de rapportering in verband met de uitvoering ervan heeft als basisdocument gefungeerd, evenals het verslag van het Rekenhof van 3 juli 2001 over zijn onderzoek naar de beheersovereenkomsten tussen de Vlaamse regering en een aantal Vlaamse Overheidsinstellingen.

Deze beheersovereenkomst wordt afgesloten ter uitvoering van artikel 25 van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de maatschappij.

Deze beheersovereenkomst legt de wederzijdse rechten en verplichtingen van het Vlaamse Gewest en de maatschappij vast bij alle activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks, geheel of gedeeltelijk verband houden met het gemeenschappelijke stads- en streekvervoer, verricht in het Vlaamse Gewest, vanuit of naar dit Gewest.

Deze beheersovereenkomst regelt de modaliteiten bij de uitvoering van de bepalingen van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de maatschappij, het decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants en het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen en de bijbehorende besluiten van de Vlaamse regering.

Deze beheersovereenkomst regelt eveneens de modaliteiten bij de uitvoering van activiteiten in opdracht van de Vlaamse regering die niet decretaal werden vastgelegd.

## 2.4 Waterwegen en binnenvaart

“Op de binnenwateren is er nog een voldoende reservecapaciteit aanwezig om een belangrijk deel van het goederenvervoer van de weg over te nemen.”

Deze stelling is algemeen erkend en volledig correct. Deze modus is inderdaad in staat, om zonder verdere aantasting van de open ruimte, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren door overname van een deel van het transport dat nu over de weg gebeurt.

Op korte termijn is hiervoor voldoende vervoerscapaciteit aanwezig op de waterwegen. Zo wordt vastgesteld dat de jaarlijkse toename van het gebruik van de waterweg vlot wordt verwerkt.

Hoelang echter kan deze toename opgevangen worden zonder dat er zich knelpunten manifesteren? Om hierop een antwoord te kunnen geven hebben de waterwegbeheerders in het Vlaams Overlegplatform voor Waterwegbeheerders (VOW) het initiatief genomen om een studie uit te voeren naar de effecten van een toename van de scheepvaart op de (capaciteit van de) waterweg en naar de daaruit voortvloeiende te nemen maatregelen die nodig zijn om een goede ontwikkeling van de scheepvaart blijvend mogelijk te maken. De studie maakt gebruik van vervoers- en verkeersprognoses en inventariseert de knelpunten aan de hand van een berekeningsmodel voor de sluiscapaciteit. In het najaar van 2003 zal de studie afgerond worden. Nu reeds kan gesteld worden dat op meerdere plaatsen de capaciteit van de sluisen zal moeten vergroot worden.

Voor de problematieken, die zich ten aanzien van het goederenvervoer via de weg voordoen, zoals met betrekking tot de congestie, de veiligheid en de negatieve milieueffecten biedt de binnenvaart het beste alternatief.

De modusverschuiving komt evenwel slechts op gang indien goede overslagmogelijkheden tussen water, weg en spoor gerealiseerd worden en een naadloze intermodale vervoersketen tot stand komt.

De bouw van kaaimuren via publiek-private samenwerking was de laatste jaren zeer succesvol en zal via de voorgestelde 87 projecten, waarvan er reeds 34 operationeel zijn, 20 miljoen ton goederen extra naar de waterweg brengen. Omwille van de blijvende belangstelling van de private sector zal dit project minstens tot 2004 verder gezet worden en wordt ook aan de EU-commissie het akkoord gevraagd om na 2004 hiermee verder te gaan;

Ook dient de nodige ruimte voor het ontwikkelen van watergebonden activiteiten voorzien te worden.

De waterwegbeheerders hebben in deze steeds hun strategische doelen voor ogen, met name:

- het aandeel van de binnenvaart en de kustvaart in het totaal van het goederenvervoer betekenisvol doen stijgen;
- de biodiversiteit in en langs de waterwegen en langs de kust verhogen;
- een visie ontwikkelen op de meervoudige functies van de waterweg en zijn aanhorigheden en deze te verankeren in bestemmingsplannen.

Uit deze strategische doelstellingen blijkt duidelijk dat de waterwegbeheerders in dit programma niet uitsluitend oog hebben voor binnenvaart en voor de economische

activiteiten langs de waterwegen, maar voor het volledig maatschappelijk gebeuren dat zich in en rond de waterweg afspeelt, met name het vervoer, de recreatie, de natuur en het milieu.

Daarbij streven de waterwegbeheerders naar clustervorming van bedrijven die zich langs de waterweg vestigen. Bovendien wordt gezocht naar innovatieve technieken om de overslag van goederen te optimaliseren.

Het tegenover mekaar afwegen van de meervoudige functies van de waterweg en het plaatsen van deze functies binnen de opdracht van de waterwegbeheerder vereist een duidelijke planning die gestoeld op een breed maatschappelijk draagvlak via gepaste regelgeving verankerd wordt. Daar ook de regelgeving op de scheepvaart zelf totaal verouderd is en niet met de bevoegdheden van de verschillende overheden rekening houdt, zal de vereiste regelgeving in één scheepvaartdecreet gebundeld worden.

Een belangrijke aandacht blijft in deze voorbehouden aan de transportfunctie, gezien de binnenvaart een belangrijke rol speelt om de competitiviteit van Vlaanderen binnen Europa te behouden of te verbeteren en aldus bij te dragen tot de welvaart en het welzijn van de ganse Vlaamse bevolking.

Bij dit alles mogen de kleine waterwegen in Vlaanderen, waarop zich scheepvaart beperkt tot schepen kleiner dan 1000 ton kan voordoen, niet uit het oog verloren worden. Het belang van deze kleine waterwegen blijkt uit een recent beëindigde studie. Zij vormen de fijne mazen van het grote netwerk en zullen in de komende jaren optimaal operationeel en in stand gehouden worden.

Om al deze taken op een efficiënte wijze te kunnen vervullen, is het noodzakelijk dat het volledige netwerk van de waterwegen en zijn exploitatie voldoet aan de behoeften van de klant en in goede staat van onderhoud en operationaliteit wordt gehouden.

Teneinde naar de klant toe een "één-loket-functie" te kunnen aanbieden vormen de drie waterwegbeheerders samen het VOW (Vlaams Overlegplatform van de Waterwegbeheerders). De gemeenschappelijke acties en initiatieven worden binnen dit forum besproken en uitgewerkt.

## 2.5 Havens

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld zonder dewelke we niet in staat zijn een open economisch contact te realiseren met het maritieme 'fore-land'. Maar de Vlaamse zeehavens zijn ook schakels tussen dit "maritieme voorland" en het "binnenlandse- en Europese hinterland". Met de typisch open economie van Vlaanderen, met een in- en uitvoergraad die meer dan 72 % van ons BNP bedraagt, met een performant netwerk van wegen, spoorwegen en waterwegen vanuit verschillende Vlaamse havens, zijn deze havens ontegensprekelijk buitenmatig belangrijke speerpunten van de economie.

Door een betere kennis van de reële goederentransportstromen en logistieke functies, doorheen en in Vlaanderen, ondermeer via IT projecten die deze doorstroming en de tussentijdse behandeling en verwerking detecteren en opvolgen, kan Vlaanderen deze stromen mede gaan beheersen en stroomlijnen.

Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet in functie van de bevoorrading van Vlaanderen en Noordwest-Europa, de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse havens maximaal worden gegarandeerd, waarbij de eigenheid van iedere haven als uitgangspunt wordt gehanteerd.

### 2.5.1 Maritieme toegankelijkheid

Het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en de aanleg en instandhouding van de vereiste basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens zijn opdrachten voor de Vlaamse Overheid.

Het havendecreet voorziet in de bevoegdheid en/ of de financiële ondersteuning door het Gewest van de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van de basisinfrastructuur en maritieme toegangswegen.

Tot deze maritieme toegangswegen behoren ondermeer: de vaarpassen in zee en naar de kusthavens, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en de kanaaldokken, zwaaikommen en kanalen in de Vlaamse zeehavens.

Binnen haar beleidsdomein en bevoegdheid worden naar maritieme toegankelijkheid volgende concrete initiatieven genomen of gepland op korte termijn:

1. Verdere uitvoering geven aan het verdrag van 17/1/95 gesloten tussen Nederland en Vlaanderen inzake de verruiming van de 'Vaarweg naar Antwerpen', waar naast de reeds uitgevoerde verdiepingsbaggerwerken in de Westerschelde, de Wielingen en het Scheur, thans nog het ruimen van wrakken geschiedt, de oeverversterkingsmaatregelen en de compensatiemaatregelen voor natuurherstel;
2. Onderhoudsbaggerwerken en onderhoudswerkzaamheden ten behoeve van het op peil houden van de Wielingen, het Scheur, de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde en de Pas van het Zand;
3. Vooronderzoek en onderzoek verrichten naar verdere verruiming van deze maritieme toegang, ten einde deze in overeenstemming te brengen met het noodzakelijk gabariet die de vaart met schepen die beantwoorden aan de huidige en toekomstige behoeften, kunnen doorstaan;
4. De gemeenschappelijke uitwerking, samen met Nederland, van een Langetermijnvisie Schelde-estuarium (LTV), ten einde de mogelijkheden inzake veiligheid, toegankelijkheid, en natuurlijkheid van de Westerschelde en de passen in zee te onderzoeken.
5. Detailstudiewerk van de basculebruggen voor de Westsluis te Terneuzen op het kanaal Gent-Terneuzen onder leiding van de Commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland en de Gouverneur van de provincie van Oost-Vlaanderen, die regelmatig over de vorderingen van hun werkzaamheden terugg rapporteren aan de bewindslieden;
6. Gezamenlijk voorbereidend studiewerk met Nederland, voor de bouw van een nieuwe Westsluis te Terneuzen op het kanaal Gent-Terneuzen, aansluitend bij de LTV Schelde-estuarium;
7. Uitvoerig en voorbereidend studiewerk verrichten voor de realisatie van een verbeterde toegang tot de Vlaamse zeehavens, in concreto een kustverdedigingsproject met meerwaarde voor de maritieme toegang in de haven van Oostende.

Gezien het verzekeren van de veiligheid op onze maritieme toegang absolute prioriteit heeft, streeft de Vlaamse overheid ernaar een rechtstreekse inbreng te verzekeren aan een performante dienstverlening op onze maritieme toegangswegen.

De verder implementatie van de interne verzelfstandiging via een Dienst Afzonderlijk Beheer Loodsen en een Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot moet toelaten op passende wijze in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen in het snel evoluerend mondiale

maritieme landschap en de evoluerende behoeften van de zeehavens in Vlaanderen.

Inzake de Langetermijnvisie Schelde-estuarium heeft de Vlaamse regering de resolutie van het Vlaams Parlement integraal overgenomen als beleidslijn en opdrachten gegeven aan de administratie voor de ten uitvoerlegging.

Conform de Memoranda van Overeenstemming, ondertekend door de bevoegde Vlaamse en Nederlandse Ministers op 5 februari 2001 te Kallo en van 4 maart 2002 te Vlissingen, werken de Vlaamse en Nederlandse afgevaardigden in de Technische Scheldec commissie (TSC) en in de Permanente Commissie voor de Scheldevaart voorstellen uit ter implementatie van alle facetten van de Memoranda.

Na het afsluiten van het Memorandum van Vlissingen werd de gemeenschappelijke projectorganisatie ProSes samengesteld, met als opdracht het opstellen van de "Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium". De TSC vervult hier de rol van opdrachtgever.

Naast het uitwerken van de Ontwikkelingsschets heeft ProSes als opdracht over de elementen daarvan een strategische milieueffectenrapportage en een maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken.

Uitgangspunt is dat de studies afgewerkt zijn 2 jaar na ondertekening van het Memorandum en dat 9 maanden erna politieke besluitvorming moet plaatsvinden. De samenstelling van de producten dient plaats te vinden in goed contact met de relevante bestuurlijke en maatschappelijke omgeving opdat zo veel mogelijk gedragen en hoogwaardige besluitvorming kan worden voorbereid.

Hiertoe werden twee ondersteunende overlegfora opgericht.

1. Adviserend Overleg Schelde (AOS)

Het AOS wordt samengesteld uit ambtelijke vertegenwoordigers van alle gelegingen van de bij de finale besluitvorming over de Ontwikkelingsschets betrokken bestuurlijke niveaus.

2. Overleg Adviserende Partijen (OAP)

In het OAP hebben regionale en lokale bestuurders zitting, alsmede belanghebbende partijen en/of maatschappelijke groeperingen zoals de besturen van de havens in het estuarium, de milieugroeperingen, landbouworganisaties, enz. Het OAP speelt een zeer belangrijke rol in het bereiken van een consensus over de verschillende voorliggende projecten binnen de krijtlijnen die vanuit het beleid werden uitgetekend.

Nederland en Vlaanderen hebben elk een onafhankelijk gezaghebbend persoon aangesteld. Deze personen hebben de opdracht om het maatschappelijk debat tussen belanghebbenden en relevante maatschappelijke groeperingen die in het OAP zetelen, te begeleiden zodat voor de verschillende projecten die uit de Ontwikkelingsschets zullen voortvloeien een breed maatschappelijk draagvlak gevonden wordt.

De onafhankelijk gezaghebbende personen worden ondersteund door het onafhankelijke Beneluxsecretariaat en rapporteren onmiddellijk naar het Be-windslidenniveau.

In de LTV wordt verder bijzondere aandacht besteed aan nieuwe toekomstige samenwerkingsstructuren tussen Vlaanderen en Nederland. Voor het gemeenschappelijk nautisch beheer heeft de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) reeds belangrijk baanbrekend werk verricht en deze structuren vastgesteld. Thans wordt gewerkt aan de implementatie ervan. Voor het gemeenschappelijk technisch beleid en beheer werden de krijtlijnen voor een verdere samenwerking

vastgesteld door twee externe experts. De TSC zal hun voorstellen verder concretiseren.

Ondersteunende onderzoeken, ook voor monitoring, worden bestendig en versterkt.

### 2.5.2 Implementatie havendecreet

De Vlaamse Overheid bezit sinds 1 januari 1989 de bevoegdheid over het ganse zeehavenbeleid .

Gezien de uiterst belangrijke socio-economische impact van de zeehavens op de Vlaamse economie is ook het belang van het havenbeleid bijzonder groot. Vandaar dat de Vlaamse overheid sinds de regionalisering gestart is met de opmaak van een havendecreet, dat zich concretiseerde in het decreet van 2 maart 1999 "houdende het beleid en beheer van de zeehavens'

Dit decreet legt de basis voor een vernieuwd havenbeleid, waarin door middel van een globale visie de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen wordt geoptimaliseerd.

- Het uitgangspunt in het havendecreet met betrekking tot de financiering van haveninfrastructuur en van de maritieme toegangswegen is dat de Vlaamse Overheid verantwoordelijk is voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en de aanleg en instandhouding van basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens.
- Voorts bepaalt het decreet dat de financiële ondersteuning door de Vlaamse Overheid kan toegekend worden aan de havenautoriteiten ten behoeve van de havenkapiteindiensten, voor zover het uitdrukkelijk gaat om diensten die verband houden met de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.
- Daartegenover staat dat de havenbesturen een grotere verantwoordelijkheid zullen krijgen inzake de aanleg van commerciële infrastructuur.

Dit havendecreet is compatibel met de Europese regelgeving inzake de financiering van de zeehavenprojecten (Groenboek).

In de loop van 2000 en 2001 werd het merendeel van de uitvoeringsbesluiten van dit decreet geformaliseerd, wat inhoudt dat het merendeel van het havenbeleid, in bijzonder het subsidiëringsbeleid nu kan worden uitgevoerd.

Het havendecreet voorziet derhalve in regels en voorwaarden die moeten zorgen voor:

- (1) de verwerving van rechtspersoonlijkheid en een grotere autonomie inzake beheer en exploitatie voor elke Vlaamse zeehaven die gepaard moet gaan met de totstandkoming van éénvormige werkingsvoorwaarden voor alle havens (gelijke werkingsvoorwaarden).
- (2) het scheppen van duidelijke en transparante relaties tussen de Vlaamse havens (principe van kostendekking door de havenbesturen).

Het havendecreet bepaalt ook de algemene krachtlijnen inzake de financiering van haveninfrastructuur en de maritieme toegangswegen.

Niet minder belangrijk is dat met het nieuwe havendecreet een regelgeving van kracht werd die de Vlaamse overheid toelaat de publieke functie van de havens te ondersteunen maar die tevens volledig compatibel is met de Europese regelgeving inzake de financiering van zeehavenprojecten.

De uitvoeringsbesluiten die ondertussen tot stand kwamen hebben betrekking op:

- het voorkooprecht voor de havenbedrijven;
- de benoeming en het mandaat van de Gewestelijke Havencommissaris;
- het basisbesluit voor de creatie van de subregionale overlegorganen ;
- het nieuwe bevoegdheidsbesluit van de Vlaamse Havencommissie;
- het subsidiebesluit (art 30 van het decreet) voor projectgebonden subsidies;
- het besluit aangaande de havenkapiteindiensten (art 32) ;
- het besluit over de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur;
- het subsidiebesluit voor het gedeelte van de maritieme toegangswegen ter hoogte van de aanmeerinfrastructuur (art 31);
- één besluit dat de voorlopige grenzen van de havengebieden vastlegt.

In de komende periode zullen voormelde uitvoeringsbesluiten aangevuld worden met:

- één besluit tot oprichting van een concertatiecommissie;
- één besluit met betrekking tot het onderhoud en de exploitatie van de zeesluizen;
- één besluit met betrekking tot het onderhoud en de exploitatie van de maritieme toegangswegen.

In uitvoering van artikel 44 van het decreet werden regelingen getroffen, voorlopig middels overeenkomsten beperkt in de tijd voor een overgangperiode tot 2004/2005.

Het totstandkomen van deze Vlaamse regelgeving, in het bijzonder het decreet, sommige uitvoeringsbesluiten en de overeenkomsten voor de overgangperiode, dienen alvorens de effectieve implementatie, met uitzondering van het besluit voor de havenkapiteinsdiensten nog aangemeld te worden bij de Europese Commissie. Initiatieven op korte termijn worden genomen.

De verdere implementatie op korte termijn omvat de noodzaak om voor een definitieve regeling besluiten te nemen met betrekking tot het onderhoud en de exploitatie van de zeesluizen en van de maritieme toegangswegen. Alvorens definitieve besluiten in deze aangelegenheden uit te vaardigen lijkt het raadzaam kennis te nemen van de standpunten van de Vlaamse havencommissie terzake. Een bundeling van de krachten in de Vlaamse Havencommissie en deze in de bevoegde administratie is wenselijk, gezien de door beiden recent opgebouwde expertise in deze aangelegenheid.

Voormelde regelgeving en besluitvorming plaatst ons als voorlopers binnen Europa. Het zal ons ook toelaten om verder in te spelen op de talrijke Europese regelgeving en richtlijnen welke op ons afkomen, zoals de finale versie van Port Package, The European Transport Policy White paper.

Naargelang invulling vereist is van Europese regelgeving op nationaal niveau, zal deze eveneens op Vlaamse niveau worden uitgewerkt.

Het is een constante dat de Vlaamse overheid streeft naar goede verstandhouding en overlegstructuren met de Vlaamse havens en de sociale partners, al dan niet geïncorporeerd in de Vlaamse Havencommissie, via subregionale overlegorganen met de gemeenten, gelegen naast onze zeehavens en waarvan een deel van hun grondgebied tot de haven behoort, en sinds twee jaar ook binnen de Raden van bestuur van de havens via de Gewestelijke havencommissaris.

Getuige van de goede samenwerking is de voortdurende zorg tot aanpassing van de regelgeving, indien blijkt dat hieraan uit praktische en andere overwegingen dient gesleuteld te worden. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in het aanbrengen van correcties in overleg met de havenbedrijven aan de subsidieregeling en bijlage II van het geldende subsidiebesluit.

Dit havendecreet legt de basis voor een 'vernieuwd havenbeleid'. De Vlaamse administratie brengt permanent de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen in kaart. Ondermeer wordt een visie op lange termijn uitgewerkt, met doorkijk tot 2030. Deze studie verloopt parallel met vier strategische plannen die in elk van de vier Vlaamse havens worden uitgewerkt. Aldus onderbouwt het Vlaams gewest zijn globaal en lokaal beleid.

De langetermijnvisie Vlaamse zeehavens, die op multidisciplinaire basis tot stand komt, wordt gevoed door de inbreng van de verschillende actoren, waaronder uiteraard de havenbedrijven (havenbesturen), de havenondernemingen, enz. en diverse onderzoeken, studies en strategische plannen. Een link tussen dit maatschappelijk plan en de implementatie van het havendecreet is ontegensprekelijk.

### **2.5.3 Verminderen van de aanloopkosten in de havens**

Een vermindering van de aanloopkosten kan de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Een belangrijk element hierin is het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen wat zich vertaalt in lagere loodsgeldtarieven.

De verdere uitbouw van de DAB Loodswezen en de DAB Vloot evenals de optimalisatie van het proces loodsen en beloodsen door de inzet van moderne beloodsingstechnieken dragen bij tot een grotere kostenefficiëntie van de dienstverlening aan de scheepvaart. Ook het Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied biedt interessante mogelijkheden door een gezamenlijk Vlaams-Nederlandse inzet van de voor het nautisch beheer beschikbare middelen. Verder kan een geïntensifieerde samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst in de Schelderegio de kosten en dus de loodsgeldtarieven drukken.

### **2.5.4 Recente ontwikkelingen**

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Rotterdam, Amsterdam, Zeeland-seaports, Hamburg, Bremen-Bremerhaven, Duinkerken en Le Havre vormen samen de Le Havre-Hamburg-range. Samen realiseerden deze havens in 2002 een overslag van 827,3 miljoen ton.

De Vlaamse havens realiseerden in 2002 samen een groei van 2%. Het aandeel van de Vlaamse havens in de range bedraagt ca 23,5%, nauwelijks verschillend van vorig jaar. Globaal groeien de Vlaamse havens gelijkmatig met de range. Alle Vlaamse havens kenden een groei, die uitgesproken was in Oostende. (+29%).

Voor 2002 kwam het zeegoederenverkeer in absolute cijfers neer op 194,8 miljoen ton zeegoederen. De Vlaamse havens komen hiermee op de tweede plaats na de Nederlandse havens die veruit de belangrijkste blijven en 45 % van de verhandelde goederen voor hun rekening nemen.

De verdeling van de trafiek over de Vlaamse havens is als volgt:

- Ongeveer 67,6 % van de goederen die in Vlaamse havens worden overgeslagen, komt voor rekening van de haven van Antwerpen. Doorheen de jaren wordt een continue stijgende trend waargenomen. In 2002 verhandelde de Antwerpse haven voor de derde maal op rij meer dan 130 miljoen ton zeegoederen. De vooruitzichten voor 2003 zijn zo hoopgevend dat opnieuw met glans dit goederenvolume zal worden overschreden. Gemiddeld haalde Antwerpen zowel over de voorbije twintig jaar als de voorbije tien jaar een gemiddelde groei van ca

2,4% per jaar (Rotterdam in de voorbije twintig jaar: 0,6%) waardoor binnen de grote havens, Antwerpen zich zeer gunstig positioneert in West-Europa en relatief steeds een betere plaats inneemt. Als fractie van het totaal wordt het maritieme goederenverkeer gedomineerd door het containerverkeer (reeds tot 40% van het gehele goederenvolume), in het bijzonder langs de Scheldeterminals en in het Delwaidedok. De drang om vóór de sluizen behandeld te worden, werd in 2002 getemperd door de beslissing van MSC om zijn capaciteiten uit te bouwen in het Delwaidedok.

- Ongeveer 16,9% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Zeebrugge. Gemiddeld over de laatste tien jaren kent deze haven geen stijgende tendens meer, zelfs is enige zeer zwakke achteruitgang merkbaar. In 2002 werden 32,9 miljoen ton zeegoederen verhandeld, een toename met 2,6% ten opzichte van 2001; ruim lager dan het maximum (35,5 miljoen ton) dat in 1999 werd bereikt. Nog steeds neemt het Ro-Ro verkeer naar Groot-Brittannië en het autoverkeer een voorname rol in. Ongeveer 66 % van de passagierstrafiek komt voor rekening van de haven van Zeebrugge. Ca 774.000 passagiers maken gebruik van Zeebrugge, een toename met 12 % ten opzichte van 2001. Deze hogere cijfers ten opzichte van 2001 zijn hoofdzakelijk het gevolg van het afschaffen van de passagierslijnen in Oostende. Trendmatig kent de passagierstrafiek in Vlaanderen een dalend verloop, vooral sinds 1995. Ooit (1980) werden tot meer dan 5 miljoen passagiers vervoerd via de Vlaamse havens.
- Ongeveer 12,3% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Gent. Doorheen de jaren blijft de goederentrafiek stabiel en schommelt om en bij de 24 miljoen ton. In 2002 nam de trafiek toe met 1%. Gent gaat er van uit dat de beperkte maritieme toegang, ten opzichte van een steeds groter draagvermogen van de schepen een bepalende factor is voor de stabilisatie van haar verkeer. Ongeveer tachtig procent van het goederenverkeer in Gent is massagoederenverkeer.
- Ongeveer 3,2% van de goederen wordt verhandeld in de haven van Oostende. De trend is sterk stijgend. In 1999 werden 3,1 miljoen ton zeegoederen verhandeld, in 2001 4,8 miljoen ton, een stijging met 55% ten opzichte van 1999. In 2002 bereikte men 6,2 miljoen ton, opnieuw een stijging met 29%. Uiteraard, en dit bewijzen de cijfers, zal dit groeiritme de komende jaren afnemen, al is het maar omwille van capaciteitsbegrenzungen van de huidige infrastructuur en uitrusting van de haven. De reorganisatie van de Ro-Ro-diensten op Groot-Brittannië vormt een dominerende factor. Deze roll-on en roll-off trafiek nam opnieuw sterk toe, ook voor niet-begeleide vracht. Door de schorsing van de passagierstrafiek in Oostende half 2002, verliest Oostende haar primaire positie onder de Vlaamse havens.

De toenemende containerisatie ten nadele van het klassieke stukgoed, is een tendens die in min of meerdere mate wordt vastgesteld in alle Vlaamse havens. Dit heeft impact op de infrastructurele behoeften, zowel in de havengebieden als op de maritieme toegang. Containerverhandeling geschiedt sneller en vergt relatief minder kaailengte, maar vergt anderzijds een grotere kaaioppervlakte. Aangezien moderne containerkaaien een rendement halen tot 5 maal meer dan een klassieke kaai, komt ongetwijfeld ruimte vrij voor andere doelstellingen. Zo kan de vrij-komende kaailengte desgevallend aangewend worden voor shortsea-shipping verkeer en als aanlegplaats voor de binnenvaart. Deze verschuiving resulteert niet in een uitsluiting om nog bijkomende aanmeerinfrastructuur te realiseren. Alleen al de schaalvergroting van de (container-) schepen en de gevraagde bereikbaarheid vóór de sluizen noodzaakt nieuwe aanmeerplaatsen, zij het dat door een aangepaste beleid en functionele inrichting gespaard kan worden op uitgaven voor aanvullende trafieken (binnenvaart, feeders en shortsea).

Containerschepen varen quasi klokvast en vergen een grotere tij-ongebonden diepgang.

De beoordeling van een haven enkel op basis van de omvang van het zeegoederenverkeer is een maatschappelijk té enge benadering. Naast de tonnage is de gecreëerde toegevoegde waarde, de terugvloei van de uitgaven naar de schatkist, de werkgelegenheid en het duurzaam gebruik van haventerreinen een meer relevant afwegingskader. Onze Vlaamse havens, in het bijzonder de havens waar zich zeehavengebonden industrie heeft ontwikkeld scoren hierin goed.

Het Vlaamse gewest wenst zijn investeringen te richten op een maatschappelijk maximaal aanwenden van haar investeringsruimte. Daartoe ontwikkelt de Vlaamse administratie, samen met diverse actoren waaronder de autonome havenbedrijven en de Vlaamse havencommissie een lange termijnvisie op de Vlaamse zeehavens om deze maatschappelijke doelstelling te bereiken en het draagvlak voor de investeringen in de havens en de maritieme toegangen te verhogen.

Ter versterking van een eenduidig beleid in de maritieme toegang werd (2001) in de Administratie Waterwegen en Zeewezen een organieke hervorming doorgevoerd die leidde tot de oprichting van één afdeling "Maritieme Toegang" voor Vlaanderen.

## 2.6 Zee- en rivierwaterkering en -beheersing

De beleidsprioriteiten zijn:

- Het ontwikkelen en verzamelen van instrumenten per deelbekken om met behulp van digitale terreinmodellen, hydraulische en hydrologische modellen een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau te kunnen uitwerken;
- De verdere uitbouw van een hydrologisch informatiecentrum en operationeel maken van dit centrum;
- De verdere uitbouw van een rivier-informatiecentrum en de evaluatie van dit centrum;
- Het opmaken van een plan dat de veiligheid tegen overstroming van het ganse Vlaamse grondgebied vastlegt.

Aanverwant aan deze doelstelling is de operationele doelstelling over het onderhoud van de infrastructuur. Deze doelstelling werd nader omschreven in het programma 64.10 over de binnenvaart. Ook hier geldt dat om voldoende veiligheid tegen overstroming te kunnen waarborgen het patrimonium in goede staat van onderhoud moet worden gehouden. Ook voor de waterbeheersing en de zeekering zijn bijkomende middelen nodig.

De instrumenten die hiervoor ingezet worden zijn onder meer onderhoudsaannemers die op basis van aannemingscontracten instaan voor de uitvoering van de nodige werkzaamheden en het toezicht van het eigen personeel. Gelet op het beperkte bedrag dat beschikbaar is voor onderhoud is het onmogelijk over te gaan tot systematisch onderhoud op basis van inspecties. Het onderhoud dat gebeurt, zijn in hoofdzaak ad hoc opdrachten in zones waar dringend onderhoud vereist is. Omwille van de kredietbeperkingen diende het maaien van bermen, wat specifiek onderhoud is voor dijken en oevers, noodzakelijk aangerekend te worden op de post waterbeheersing van het Vlaams Infrastructuurfonds.

Het Hydrologisch InformatieCentrum HIC is ondertussen operationeel en levert ondermeer volgende diensten:

- het verspreiden van kwaliteitsvolle en actuele informatie betreffende de hydrologische situatie in hoog- en laagwaterperiodes
- de methodologie voor het opstellen van een maatschappelijk en economisch aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen. Deze methodologie werd ondertussen diverse malen gevalideerd op internationale fora en congressen;
- de HYDRA-databank, met alle voor Vlaanderen relevante hydrologische gegevens. Deze databank is operationeel en toegankelijk voor experts en het grote publiek en wordt modulair verder uitgebreid;
- het geven van onderbouwde adviezen, via numerieke modellering, aan de lokale waterwegbeheerder ten behoeve van een optimaal waterbeheer;
- voor de helft van Vlaanderen kan een nauwkeurig digitaal hoogtemodel beschikbaar worden gesteld. Het hoogtemodel voor de rest van Vlaanderen is in opmaak.

In 2004 wordt het HIC verder uitgebreid door volgende concrete acties en investeringen:

- het digitaal hoogtemodel wordt gefinaliseerd;
- tegen eind 2004 is van alle bevaarbare waterlopen een actueel en betrouwbaar numeriek hydraulisch en hydrologisch model beschikbaar
- de operationele numerieke modellen worden geïntegreerd in het proces van de hydrologische voorspellingen van het HIC

In 2004 zal verder uitgebreid onderzoek opgestart worden naar de grondmechanische faalkansen van de waterkeringen. Hiervoor wordt enerzijds een grootschalige meetcampagne opgestart, en zal anderzijds methodologisch onderzoek verricht worden naar de relatie tussen grondmechanische karakteristieken en de faalmechanismen van waterkeringsconstructies.

Eveneens wordt een gestructureerd systeem opgezet om in hoogwaterperiodes via remote sensing technieken onmiddellijk een duidelijk beeld, een reële overstromingskaart te genereren. Deze gegevens zijn essentieel ter voorbereiding van effectieve waterbeheersingswerken en ter optimalisering van de modellen.

## 2.7 Algemene infrastructuur en scheepvaartbeleid

Het Waterbouwkundig Laboratorium is gespecialiseerd in het uitvoeren van waterbouwkundige studies en heeft terzake een internationale faam opgebouwd.

Recent werd beslist om zich ook te bekwamen in studies over de gevolgen voor het milieu door de realisatie van waterbouwkundige werken. Tevens zal het Waterbouwkundig Laboratorium ook studies inzake de ecologie van de waterloop uitvoeren.

Als beleidsperspectief wordt gesteld dat het Waterbouwkundig Laboratorium zijn huidige positie inzake studies moet kunnen handhaven en uitbreiden, zowel op gewestelijk als op internationaal vlak.

Teneinde de slagkracht van het laboratorium te verhogen werd het Eigen Vermogen "Flanders Hydraulics" (EVFH) opgericht in januari 2003. In juli verscheen het besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van de regels met betrekking tot het beheer, de werking en de boekhouding. Het huishoudelijk reglement is in opmaak.

Het Waterbouwkundig Laboratorium werkt als ondersteunende entiteit mee aan het bereiken van de strategische doelstellingen omtrent het creëren van een maat-

schappelijk en economisch veiligheidsniveau tegen overstromingen, het verhogen van de biodiversiteit langs de waterwegen en het beheer van de zoetwaterreserves.

Het opmaken van het veiligheidsplan geciteerd onder waterbeheersing wordt door hen uitgevoerd.

Tevens werken zij mee aan het verder uitbouwen van het RIS (River Information Services) en het HIC (Hydrologisch informatiecentrum).

## 2.8 Zeewezen

Het zorgen voor een veilige en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse zeehavens.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren beschikt het Zeewezen over loodsen, een verkeersbegeleidingssysteem, vaarwegmarkering, een sleep- en reddingsdienst.

Er wordt verder gestreefd naar een betere en kostenefficiëntere dienstverlening aan de scheepvaart middels:

- een verdere uitbouw van de DAB Loodswezen en de DAB Vloot;
- een investeringsplan voor de Vloot;
- het optimaliseren van het proces loodsen en beloodsen;
- een verdergaande samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsdiensdienst in de Schelderegio;
- het verder ontwikkelen van een Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;
- een aanpassing van de nautische reglementering;
- een uitbreiding van het verkeersbegeleidingssysteem zowel op zee als op de Schelde en een upgradering van de Schelderadarketen;
- het ontwikkelen van Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS);
- vervanging van het verouderd betonningsvaartuig van de kust door een multifunctioneel vaartuig dat niet alleen voor vaarwegmarkering, maar ook voor andere doeleinden kan worden ingezet.

## 2.9 Integraal waterbeheer

Dit programma werd in 1999 in het leven geroepen om een aantal projecten omtrent integraal

waterbeheer te realiseren waarbij de factoren natuur en milieu zeer belangrijk zijn.

De strategische doelstellingen die in relatie staan tot dit programma zijn:

1. Het verhogen van de biodiversiteit in en langs de waterwegen en langs de kust;
2. Een visie op de meervoudige functies van de waterweg en zijn aanhorigheden ontwikkelen en verankeren in de bestemmingsplannen;
3. De waterwegbeheerders zullen een strategische rol spelen in de coördinatie en het beheer van de zoetwaterreserves in Vlaanderen.

Dit laatste is zeker in de actualiteit gekomen als gevolg van de langdurige droogteperiode die Vlaanderen en de ons omringende landen en gewesten in de voorbije maanden gekend heeft. Ik kan met genoeg mededelen dat mijn administratie daar al een tijd mee bezig is, en dat het de bedoeling is dat op termijn voor elke waterweg een laagwaterscenario zal worden uitgeschreven. Dit scenario zal éénduidig vastleggen hoe bij langdurige droogte zal omgesprongen worden met het nog beschikbare water bij het vervullen van de verschillende functies die aan dat oppervlaktewater zijn toebedeeld, als daar zijn: drinkwatervoorziening, leveren van proceswater aan elektriciteitscentrales en bedrijven, bevloeiing van land- en tuinbouw en van natuurgebieden, en zeker ook het in stand houden van de scheepvaart. Bovendien zal daarbij in acht genomen worden dat het watersysteem als dusdanig intact blijft.

Bovendien moet worden vermeld dat ook de strategische doelstelling om bij wateroverlast een economisch en aanvaardbaar veiligheidsniveau te verzekeren in relatie staat met dit programma. De wijze waarop het veiligheidsniveau wordt gecreëerd zal uitgaan van het integraal waterbeheer. Waar mogelijk zal overgegaan worden tot het inrichten van gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) en zal dus worden getracht opnieuw ruimte te geven aan de rivieren in plaats van de rivieren terug te dringen tussen hoge dijken. Deze gecontroleerde overstromingsgebieden zullen waar nodig, bijvoorbeeld in het kader van compensaties voor verloren habitat- of vogelrichtlijngebieden, als groengebieden worden ingericht.

Ik verwijs hiervoor naar het GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde. De nieuwe aanpak wordt actueel toegepast bij de herziening van het Sigmaphan. Dit plan dateert al van de zeventiger jaren en wordt geactualiseerd naar de nieuwe inzichten van ruimte voor de rivier en integrale benadering.

Dit programma is ook in het voorbije jaar volledig uitgevoerd waaronder diverse projecten die de beoogde doelstellingen inhouden. Het gaat dan onder meer om het realiseren van natuurvriendelijke oevers langs kanalen, het meewerken aan landinrichtingsplannen van de VLM, het uitvoeren in een eerste fase van het overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde, het afgraven van de Ketenissepolder, een project voor de realisatie van zeeverende duinen (1ste fase) enz...

Bij de bouw van de nieuwe stuw van Oudenaarde was een kleine waterkrachtcentrale voorzien. Na grondig beraad tussen alle betrokken partijen werd beslist deze toch niet te bouwen. Twee elementen hebben de doorslag gegeven: de opbrengst van de centrale versus de vissterfte op deze natuurlijke rivier.

De vismigratie: bij de bouw van nieuwe stuwen en/of sluizen zullen vispassages worden gemaakt (vistrappen of visnevengeulen).

De administratie Waterwegen en Zeewezen werkte een plan uit waaruit moet blijken hoe zal worden voldaan aan de Beneluxbeschikking van 26 april 1996 over de vrije vismigratie. Ondertussen is de vrije vismigratie ook verankerd in het decreet integraal waterbeleid zodat de realisatie van dit plan bij voorrang zal moeten worden uitgevoerd. Dit betekent ook dat het budget voor integraal waterbeheer mogelijk fors zal moeten opgetrokken worden. Het zal afhangen van wat de monitoring over de vismigratie aan de sluizen oplevert.

Als operationele doelstelling blijft gesteld dat bij elk nieuw investeringsproject inzake waterbeheersing wordt onderzocht of het voldoet aan de principes inzake integraal waterbeheer en natuurtechnische milieubouw. Bij de realisatie zal maximaal rekening gehouden worden met deze principes op voorwaarde dat de realisatie economisch haalbaar en verantwoord is.

## 2.10 Ondersteunende studies en Opdrachten

Het programma beoogt de werking te verzekeren van de administratie Ondersteunende studies en opdrachten door de uitgaven te dekken van de specifieke werkingskosten.

Voor de instandhouding van de normale werking van AOSO zijn de volgende uitgaven noodzakelijk:

- De levering van allerhande specifiek verbruiksmaterieel, het uitvoeren van onderhoud van specifieke toestellen en de aankoop van gespecialiseerde publicaties;
- De huur en het geschikt maken van vliegtuigen voor fotogrammetrische vluchten;
- De aankoop van specifieke machines, meubelen, materiaal en vervoermiddelen te land voor AOSO

## 2.11 Luchthavens

Met betrekking tot de regionale luchthavens kan het volgende worden toegelicht.

Voor wat de luchthaven van Deurne betreft heeft de Vlaamse regering beslist om over te gaan naar een participatieve PPS-vennootschap.

De PMV werd belast met de logistieke ondersteuning en de praktische organisatie.

In dit stadium werd reeds een oproep tot kandidaten georganiseerd.

Ondertussen is de opmaak van het lastenboek voor de ondertunneling van de Krijgsbaan en de uitbating van de luchthaven in een finale fase. Er dient uiteraard afgewacht te worden wat de voorstellen van de diverse kandidaten zullen zijn. De Vlaamse regering heeft de randvoorwaarden vooraf duidelijk vastgelegd. Deze randvoorwaarden zullen uiteraard de leidraad zijn bij de evaluatie van de offertes.

Met betrekking tot de luchthaven van Oostende kan worden toegelicht dat er aldaar een algemeen directeur werd aangesteld, die tevens als opdracht heeft om derde partners te zoeken om deel te nemen aan de uitbating van de luchthaven.

De luchthaven van Oostende - Brugge is altijd al heel belangrijk geweest voor de invoer van bederfbare waren, vooral voor de invoer van vis uit Afrika.

Vandaag is de wereldhandel in hoofdzaak een Oost-West aangelegenheid. De internationale luchthaven van Oostende-Brugge munt echter uit in een goede noord-zuid relatie. Groenten, fruit en vis uit Afrika zijn producten die vaak via Oostende Europa worden ingevoerd. We zijn dan ook blij dat de handel met die landen op zo een gunstige basis kan verlopen. Het is dankzij de snelheid en flexibiliteit van de afhandeling van deze producten op deze luchthaven dat onze samenwerking zo optimaal is. Ik hoop trouwens dat we de handelsrelaties met onze partners in het zuiden verder kunnen verstevigen.

Om deze handelsactiviteiten voor Vlaanderen veilig te stellen en onze erkenning als grensinspectiepost niet te verliezen, moesten er wel een aantal investeringen gebeuren die de luchthaven van Oostende - Brugge in staat stelt zich verder te ontwikkelen. Gezien het belangrijke aandeel van de handel en het transport in bederfbare goederen in de activiteiten van de luchthaven, wisten we dat een hypermodern perishable centre onontbeerlijk was. Onontbeerlijk om een onberispelijke dienstverlening te kunnen aanbieden aan de luchtvaartmaatschappijen die bederfbare goederen transporteren.

De internationale luchthaven van Oostende - Brugge en handlingpartner Aviapartner hebben de handen in mekaar geslagen om dit project te realiseren. Hun samenwerking verliep volgens een 50/50 partnerschap en volledig conform de Europese regelgeving. Een mooi voorbeeld van een publiek private samenwerking dus.

Het resultaat is een gloednieuw, state of the art, perishable center, dat de luchthaven in staat moet stellen haar concurrentiepositie gevoelig te verbeteren. Een centrum van logistieke bedrijvigheid dat model staat voor de vernieuwende aanpak die ik op de sporen wil zetten en voor de nieuwe start van de luchthaven.

Met andere woorden: de luchthaven van Oostende-Brugge bloeit weer helemaal open. Om alle misvattingen uit de weg te ruimen wil ik er wel op wijzen dat dit succes niet alleen te wijten is aan de heropleving van het vrachtverkeer. Ook het aantal passagiers dat gebruik maakt van de internationale luchthaven Oostende – Brugge zit in de lift.. De luchtvaartmaatschappij Ryanair heeft hier uiteraard een belangrijke rol in gespeeld. De komst van Ryanair is tenslotte een belangrijk keerpunt geweest in de dynamiek en de ontwikkeling van de luchthaven. Niet alleen Ryanair boekte schitterende resultaten dit jaar, ook toeroperators als TUI/Jetair en Thomas Cook zagen hun passagiersaantal in Oostende aanzienlijk stijgen. De cijfers bevestigen dat alleen maar.

Dit jaar werden in september 14.200 passagiers vervoerd. Vorig jaar waren er dat 10.400. Dat is een stijging van 36%. Er werd ook bijna 25% meer vracht vervoerd. Het najaar belooft alvast op hetzelfde elan als de voorbije maanden door te gaan.

In vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, zijn er in de eerste negen maanden van 2003 bijna 40% meer passagiers langs deze luchthaven gepasseerd. Al meer dan 112.000 mensen hebben in 2003 voor de luchthaven van Oostende - Brugge gekozen. Al even indrukwekkend is het vrachttransport. Tussen 1 januari en 30 september 2003 werd bijna 57.000 ton afgehandeld, of bijna 25% meer dan in dezelfde periode van 2002. Deze cijfers bewijzen dat de betere prestaties van structurele aard zijn.

Ondertussen werden met succes diverse nieuwe commerciële initiatieven genomen om nieuwe trafieken aan te trekken. De trafiekcijfers evolueren gunstig en veelbelovend en het jaar 2004 kondigt zich dus gunstig aan.

Ook voor de luchthaven van Oostende zal in de nabije toekomst de discussie over een verdere verzelfstandiging van de luchthaven moeten worden gevoerd.

Van zodra de omstandigheden hiertoe aanwezig zijn zal ik de nodige voorstellen aan de Vlaamse regering en aan het parlement voorleggen.

### **3 DE PROGNOSE VAN DE BELEIDSINVULLING TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR 2004**

Hier wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de ontwerpbegroting.

## **4 OVERZICHT VAN DE WIJZE WAAROP GEVOLG WERD GEGEVEN AAN HET REGEERAKKOORD, DE BELEIDSNOTA EN RESOLUTIES EN MOTIES DIE DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN ZIJN**

### **4.1 Doel**

In de plenaire zitting van 9 juli 2003 werd de met reden omklede motie tot besluit van de op 24 juni 2003 gehouden interpellatie met betrekking tot de toekomst en overlevingskansen van het polderdorp Doel door het Vlaamse parlement aangenomen. Het Vlaamse parlement vraagt de Vlaamse regering haar beslissing van 19 mei 2000 betreffende het sociaal begeleidingsplan voor de inwoners van Doel, met inbegrip van het bewoningsrecht tot ten minste 2007, volledig en correct uit te voeren.

Deze met reden omklede motie vergt vanwege de Vlaamse regering geen aanvullende initiatieven, omdat er geen aanleiding is, noch tekenen zijn die erop zouden wijzen dat de Vlaamse regering zou afwijken van haar besluit van 19 mei 2000, om minstens tot 2007 het bewoningsrecht voor de inwoners van Doel in stand te houden.

### **4.2 Beperken van hinder bij openbare werken**

Het voorstel van resolutie ingediend bij de Vlaamse regering, werd behandeld door een werkgroep, samengesteld uit afgevaardigden van de AWV - buitenafdelingen, de afdeling Verkeerskunde en begeleid door het directoraat generaal.

Doel van het initiatief:

- het opmaken van een volledige check - up van de lijst “inventarisatie bestaande documenten”.
- het opstellen van een code van goede praktijk, zowel voor de opdrachtgevers als voor de uitvoerders, om hinder bij wegenwerken tot een minimum te beperken onder de vorm van een check-list.

Werkwijze:

Op de eerste vergadering (april 2003) werd:

- de lijst voorbereid van de bestaande documenten en geëvalueerd.
- gelet op de complexiteit van het onderwerp, werd het thema méér omlijnd, en na de afbakening van de verantwoordelijkheden, werd de plenaire werkgroep opgesplitst in vier deelwerkgroepen die elk hun gedeelte van de code onderzochten en voorstellen formuleerden binnen een vooraf afgesproken kader inzake lay-out.

De vier deelwerkgroepen zijn:

- Deelwerkgroep 1: Verkeersaangelegenheden (incl. het Vlaams Verkeerscentrum).
- Deelwerkgroep 2: Signalisatie – Handhaving – Verkeersveiligheid.
- Deelwerkgroep 3: Communicatie.

- Deelwerkgroep 4: Administratieve aangelegenheden.

Van elke deelwerkgroep werd een controle van de documenten verwacht, en een controle op andere werkgroepen die reeds een gedeelte van het thema behandelden, de inhoud van de documenten bijsturen, en / of vervolledigen, en tenslotte het ontwerpen van een checklist.

De op te maken checklist diende onderverdeeld in drie fasen:

- A. Planning en Aanbesteding
- B. Uitvoering
- C. Na – evaluatie

Elk van de deelwerkgroepen heeft een eerste draft van hun voorstellen ingediend tegen de vergadering van september 2003 waarop deze werden besproken.

Timing:

- Tegen 20/10/2003 zullen de deelwerkgroepen aangepaste voorstellen indienen conform de gemaakte afspraken in september 2003.
- Tegen 30/10/2003 zal een voorstel van geïntegreerde tekst doorgestuurd worden aan alle leden van de werkgroep.
- Op de (laatste) vergadering gepland op 03/11/2003 is het de bedoeling de checklist te finaliseren.

Verder verloop:

Na het finaliseren van de definitieve checklist zal het document voor advies worden voorgelegd aan (externe) instanties (“klankbordgroep”) teneinde de functionaliteit te toetsen of bij te sturen.

Tegen einde november 2003 zullen de werkzaamheden van de werkgroep beëindigd zijn en zal het voorstel van code (checklist) aan de minister voorgelegd worden.

## **5 SAMENVATTING VAN DE BELEIDSOPTIES EN INITIATIEVEN VOOR HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR**

### **5.1 Algemeen beleid**

#### **5.1.1 Verdere uitwerking maatregelen inzake mobiliteit vervat in het werkgelegenheidsakkoord 2003-2004**

Om bedrijven te ondersteunen bij het nemen van maatregelen gericht op het beheersen van het woon-werkverkeer worden de maatregelen voorzien in het werkgelegenheidsakkoord uitgewerkt en gepromoot.

#### **5.1.2 Uitwerken van een beleidsmonitoringssysteem**

Voor de opvolging van het mobiliteitsbeleid zal een monitoringssysteem verder worden uitgewerkt bestaande uit een consistente set van beleidsindicatoren die zowel een monitoring van de externe omgeving toelaten als het monitoren van de strategische doelstellingen en kritische succesfactoren, de opvolging van strategische projecten en processen, beheersovereenkomsten als de verwachtingen geformuleerd ten aanzien van de andere beleidsniveaus.

#### **5.1.3 Mobiliteitsconvenants**

Nu dat bijna 2/3 van de Vlaamse steden en gemeenten over een mobiliteitsplan beschikken staan we voor nieuwe uitdagingen. De eerste uitdaging bestaat erin om ervoor te zorgen dat de mobiliteitsplannen niet verzeild geraken in een of andere prestigieuze boekenkast. Het mobiliteitsplan is en blijft een werkinstrument. Daarom zullen wij in het volgende jaar extra inspanningen leveren om de lokale overheden hiervan te overtuigen. In die optiek werd reeds in 2001 een omzendbrief m.b.t. de evaluatie van de mobiliteitsplannen opgemaakt. Deze omzendbrief wordt in de loop van dit najaar verder uitgewerkt en geactualiseerd. In de evaluatiemethodiek maken we onderscheid tussen het jaarlijkse voortgangsrapport en de 5-jaarlijkse evaluatie. Aan de lokale overheden wordt gevraagd om jaarlijks een kort voortgangsrapport op te stellen aan de hand van een vragenlijst. De bedoeling hiervan is om na te gaan hoe ver het staat met de uitvoering van het mobiliteitsplan. Welke projecten werden reeds gerealiseerd, welke niet en waarom niet. Dienen er zich nieuwe ontwikkelingen aan in onze gemeente, zijn er organisatorische knelpunten, .... Dit zijn vragen die tijdens deze voortgangsrapportage gesteld worden. Mobiliteit is een dynamisch gegeven. Problemen die we vandaag nog niet kennen kunnen zich de dag nadien reeds manifesteren. Daarom is het belangrijk om regelmatig eens een status questions m.b.t. de uitvoering van het lokale mobiliteitsplan op te nemen. Een tweede belangrijk voordeel hiervan is dat de partners minstens 1 keer per jaar even rustig nadenken of ze wel goed bezig zijn. Als je constant bezig bent met de realisatie van projecten dan kan men wel eens het overzicht verliezen

De 5-jaarlijkse evaluatie is veel uitgebreider. Op 5 jaar tijd kan immers veel veranderen. Tijdens deze evaluatie geven we alle partners de kans om na te gaan of hun visie van 5 jaar ervoor nog steeds actueel is en of dat hier en daar wat moet worden bijgesteld. In overleg met de lokale besturen zal hiervoor een methodiek worden uitgewerkt.

Een tweede speerpunt voor de toekomst is zeker het verder uitbouwen van een kwalitatieve en kwantitatieve ondersteuning van lokale overheden. Als je ervan uit gaat dat de Gemeentelijke Begeleidingscommissie het cruciale forum is bij de werking van het mobiliteitsconvenant, dan is het ook belangrijk dat de administraties op een systematische manier aan de vergaderingen kunnen deelnemen en hun ondersteunende rol spelen. Om deze rol te kunnen spelen zullen wij er in de nabije toekomst naar streven om extra gekwalificeerd personeel aan te werven. Ten tweede willen we de subsidiering van de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar herbekijken. Tot vandaag kan de gemeente subsidies krijgen voor de statutaire aanwerving van een mobiliteitsambtenaar. In de toekomst willen we deze tussenkomst in loon- en werkingskosten ook voorzien voor ambtenaren met een contract van onbepaalde duur.

Een derde speerpunt is zeker het verder uitbouwen van een meer geüniformeerde regelgeving. Tot op heden werden hier al grote inspanningen geleverd. Denk maar aan de vademecums verkeersvoorzieningen in bebouwde kom, rotondes en fiets- en voetgangersvoorzieningen. Sinds een tweetal jaar heeft de idee om te werken met streefbeelden langzaam aan ingang gevonden bij de administratie. Op basis van deze ervaringen wordt er nu gewerkt aan het verder systematiseren en standaardiseren van de werkwijze. Het is de bedoeling om in dit najaar een omzendbrief op te stellen waarin het instrument streefbeelden duidelijk in al zijn aspecten zal worden beschreven.

Een laatste speerpunt is zeker het verder uitbouwen van opleidings- en bijscholingsinitiatieven.

## 5.2 Gemeenschappelijk vervoer

De dotatie van de VVM werd in eerste instantie aangepast conform de begrotingsrichtlijnen en de kostenparameters die door de Vlaamse minister van Begroting werden opgesteld.

Met betrekking tot de dotatie kan tevens worden vermeld dat deze ook kadert in de nieuwe beheersovereenkomst 2003-2009 die door de Vlaamse regering werd goedgekeurd.

Er werd een eveneens een herschikking doorgevoerd omtrent het personeelskader dat door de VVM werd opgezet om het leerlingenvervoer te organiseren dat vroeger door het departement Onderwijs werd georganiseerd. Deze middelen werden overgeheveld uit de bestaansmiddelen van het departement Onderwijs.

Daarnaast werden een aantal belangrijke aanpassingen doorgevoerd ingevolge inhoudelijke wijzigingen, in uitvoering van het decreet basismobiliteit.

### 5.2.1 Projecten convenants en basismobiliteit

Een eerste aanpassing van de dotatie van de VVM is het gevolg van de overdracht projecten convenants en basismobiliteit van art. 31.07 en art. 31.12. Het betreft respectievelijk 4,378 miljoen Euro voor projecten basismobiliteit en 13,045 miljoen Euro voor convenant-projecten.

De projecten die reeds 2 opeenvolgende jaren een positieve evaluatie kreeg op de Openbaar vervoercommissie, worden voorgesteld om naar de algemene werkingsdotatie van De Lijn te worden overgedragen.

Het betreft hier de volgende projecten van het programma basismobiliteit (31.12) : Hasselt, Balen, Geel-Mol, Maldegem-Aalter, Ninove, Geraardsbergen, Tielt, Waregem-Wielsbeke en Aarschot.

Vanuit de basisallocatie van de mobiliteitsconvenanten werden de volgende projecten naar de dotatie overgeheveld : Buitenring Antwerpen, Halle, Rupelgemeenten, Centrubus oostende, Damme – seizoensbediening, Flanders language Valley, Tram Zwijnaarde, Noord-Zuid-verbinding Limburg, Stadsnet Genk, De GEN-lijn vanuit Dilbeek, en de GEN-lijn vanuit Aalst-Asse.

Bovendien werden ook de extra ritten die in 2002 dienden te worden uitgevoerd en een permanent karakter hebben gekregen, om overbelastingen te voorkomen mee overgeheveld naar de reguliere dotatie.

Daarnaast zijn er bijkomende middelen voorzien voor de verdere uitbouw van basismobiliteit in Vlaanderen.

### 5.2.2 Potentieelstudies

Een tweede belangrijke aanpassing: In de begroting 2004 werd 1,5 miljoen Euro toegevoegd om de potentieelstudies uit te voeren die conform het uitvoeringsbesluit netmanagement aan de VVM werden opgelegd.

Het opstellen en het toepassen van het netmanagement zijn opdrachten van De Lijn die zijn vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg.

De verplichtingen inzake netmanagement luiden:

1. Het netmanagement wordt opgesteld door de VVM, op basis van de principes, bedoeld in artikel 5, van het decreet personenvervoer.
2. De VVM voert haar opdracht, zoals omschreven in het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, uit overeenkomstig de bepalingen van het netmanagement.

Het door De Lijn opgestelde netmanagement is door de Vlaamse regering goedgekeurd op 13 december 2002. De toepassing ervan wordt nader beschreven in artikel 11 § 2 van het ontwerp van beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse regering:

De maatschappij past het netmanagement bij elke uitbreiding van het aanbod toe.

De maatschappij zal de projecten netmanagement invoeren en daarbij de prioriteitenlijst, bedoeld in het tweede lid, volgen. De maatschappij sluit voor de realisatie van een project minstens met het Vlaamse Gewest en de betrokken lokale overheid/lokale overheden een mobiliteitsconvenant en de bijbehorende modules af.

De maatschappij werkt binnen het kader van het netmanagement aan de verdere uitbouw van de voorstedelijke vervoersnetten rond Brussel, Antwerpen en Gent.

De maatschappij bezorgt een voorstel van fysisch programma voor de projecten netmanagement van het volgende jaar aan de administratie, die het voorstel adviseert en ter goedkeuring voorlegt aan de minister.

De maatschappij zal bij het voorstel van fysisch programma netmanagement, het indicatief budget aangeven dat ze voorziet voor het inleggen van extra ritten.

In 2012, het jaar waarin een prioriteitenlijst 'netmanagement' voor het hele Vlaamse grondgebied beschikbaar zal zijn, kan definitief worden afgestapt van een historische verdeling van de exploitatiemiddelen. In dat jaar zijn de potentieelonderzoeken van alle vervoersgebieden uitgevoerd en de projecten netmanagement opgestart. De exploitatiemiddelen kunnen dan evenwichtig en op basis van objectieve normen over de vervoersgebieden en exploitatie-entiteiten worden verdeeld.

Door het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg is het Vlaamse grondgebied ingedeeld in twaalf vervoergebieden

met een Vlaamse vervoerkern plus het Vlaamse vervoergebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Met het oog op het systematisch en objectief in kaart brengen van de verplaatsingsbehoeften en –stromen in elk van die vervoergebieden en met het oog op het op basis daarvan opstellen van een prioriteitenlijst van projecten, dient De Lijn een systeem van potentieelonderzoeken uit te bouwen. In het kader van haar beheers- en ontwikkelingsopdracht inzake openbaar vervoer is het zelf ontwikkelen van deze know how en het beheersen van de daartoe te gebruiken onderzoeksmethoden en –instrumenten van groot belang.

Gezien de schaal waarop dergelijke potentieelonderzoeken moeten gebeuren en de complexiteit ervan, is een tempo van twee potentieelonderzoeken per jaar realistisch. Wil men de verbintenissen uit de beheersovereenkomst 2003 – 2009 eerbiedigen, dan moeten de eerste twee onderzoeken starten in 2004.

### 5.2.3 Call-center

Een derde belangrijke inhoudelijke aanpassing betreft de middelen die voorzien worden omtrent de oprichting van een contactcenter. Hiervoor werd 1,7 miljoen Euro aan de dotatie toegevoegd.

Dit kadert tevens in de geplande samenwerking van De Lijn met het CC Vlaamse Infolijn voor de implementatie en exploitatie van het contact center De Lijn.

Einde juni 1999 voerde het toenmalige Cap Gemini in opdracht van de Raad van Bestuur van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn een SBA-studie (studie voor het opmaken van het strategisch, business en actie plan) uit met het oog op de implementatie en exploitatie van een contact center voor De Lijn, het zogenoemde “call center”.

Dit kadert tevens in de uitbouw van een performanter verkoop- en marketing apparaat bij De Lijn.

Op 15 januari 2003 werd een voorstel (samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn) aan de Raad van Bestuur voorgelegd die, rekening houdend met een doelstelling van het 'Beter Bestuurlijk Beleid' om te streven naar optimale synergie bij het uitbaten van sectorale en thematische infolijnen binnen de Vlaamse overheid, zoals beslist door de Vlaamse regering op 26 april 2002 en 13 december 2002, akkoord gaat om het beoogde Contact Center De Lijn met een eigen identiteit, logo en eigen contactnummer, uit te bouwen in een nauw samenwerkingsverband met het Cc Vlaamse Infolijn.

Het contact center van De Lijn zal met één nummer bereikbaar zijn voor alle (potentiële) klanten van De Lijn voor het uitstippelen van reisroutes met het volledige Openbaar Vervoernet in Vlaanderen en Brussel, het registreren van klantenreacties (vragen, suggesties, opmerkingen,...), het verzenden van attesten en brochures, algemene 1° lijnsinformatie over De Lijn en het registreren en laten opvolgen van verloren voorwerpen.

De belangrijkste doelstellingen van dit call center zijn :

- Verstrekken van reisinformatie
- Verstrekken van managementinformatie (signaalfunctie)
- Marketinginstrument
- De Lijn als makelaar in duurzame mobiliteit

Door samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn verhoogt:

1. de implementatiesnelheid. Door de geschiedenis van het dossier is de implementatiesnelheid een belangrijk breekpunt voor de VVM. De informatiekanalen zijn de laatste jaren enorm geëvolueerd en nog belangrijker de (soms ingrijpende) veranderingen volgen elkaar steeds sneller op. Terwijl het GSM-gebruik tien jaar geleden nog een elite-verschijnsel was, verstrekken vandaag binnenlandse en buitenlandse OV-bedrijven hun statische en dynamische reisinformatie via de meest recente technologieën (GPS, Wap, SMS,...) of verkopen ze hun biljetten via oplaadbare GSM-kaarten. De Lijn mag deze informatiesnelrein niet missen en wil daarom zo snel mogelijk haar informatiekanalen moderniseren en aanpassen aan de huidige normen van gebruiksvriendelijkheid, snelheid en volledigheid.
2. de kans op succes. Samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn garandeert het gebruik van vooruitstrevende contact center technologie en infrastructuur. Om hetzelfde niveau in eigen beheer te halen, zijn een continue marktevaluatie en permanente bijkomende investeringen noodzakelijk. Door de hoge complexiteit van implementeren en exploiteren van het contact center krijgt de samenwerking met een partner die zijn ervaring met de openbare sector combineert met zijn positie als marktleider in de contact center wereld, meer kans om van dit project een succes te maken.

De centrale oplossing in samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn biedt de meeste garanties inzake een professionele uitbouw van het contact center met betrekking tot het garanderen van de uniformiteit van de dienstverlening naar de klanten toe, de ondersteunende technologie en de opleiding van het personeel.

Het effectief gebruik van het contact center als marketing instrument en het groeipotentieel naar toekomstige uitbreiding van de dienstverlening in het kader van een performanter marketing- en verkoopapparaat in combinatie met het door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, gevraagde toegankelijkheidsbeleid en de verbetering van de bereikbaarheid van het OV in het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, pleiten voor een centrale oplossing. Vanuit het financiële standpunt is de centrale oplossing in samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn het voordeligst vermits het CC Vlaamse Infolijn in functie van haar opdracht, haar telecom-infrastructuur, haar kennissysteem, trainingsfaciliteiten, quality monitoring en ondersteuning van de voorlichters aan De Lijn ter beschikking stelt.

Samenwerking met het CC Vlaamse Infolijn garandeert dus hogere informatiekwaliteit door permanente interne evaluatie van de voorlichters, door de grotere flexibiliteit bij pieken, door de gebruikte hoogstaande contact center technologie en door de soepele implementatiebegeleiding gebaseerd op daadwerkelijke ervaring.

Daarnaast is dit alternatief, indien een goed, professioneel en centraal informatiepunt wordt beoogd het goedkoopst zowel gedurende de implementatie als tijdens de exploitatie.

Tenslotte laat het toe om in synergie (en dus met een minimaal kostenplaatje) met de andere VOI's een contact center uit te baten dat in de toekomst als eerste zal kunnen genieten van de nieuwste technologieën zonder zware investeringen in een technologie (webchat, GPS-positionering via SMS) die niet tot het hart van de dienstverlening (core-business) van De Lijn behoort.

#### **5.2.4 De oprichting van een mobiliteitscentrale per provincie**

Een vierde belangrijke aanpassing betreft de oprichting van een mobiliteitscentrale per provincie waarvoor 0,5 miljoen Euro werd toegevoegd aan de dotatie van de VVM.

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004 is als een van de strategische projecten opgenomen: “Bindende afspraken met de bedrijfswereld”. “Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.”

De Vlaamse minister van Mobiliteit wil in verband hiermee werkgevers financieel stimuleren tot het gratis verstrekken van openbaar vervoerabonnementen aan al hun werknemers (cfr. derde fase in de hervorming van de abonnementen De Lijn: ‘3W-extra’-formule).

Ook in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt via diverse maatregelen het heroriënteren van het woon-werkverkeer beoogd. Als één van de maatregelen die moet bijdragen tot een betere bereikbaarheid en toegankelijkheid wordt uitdrukkelijk vermeld: het “realiseren van bedrijfs- en schoolvervoerplannen op lokaal niveau”. De argumentatie hiervoor luidt: “Het ontwikkelen van collectieve vervoersplannen vermindert het éénpersoonsautoverkeer” .

Op 21 maart 2002 heeft de Commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaamse Parlement een voorstel van resolutie – van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex – betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan goedgekeurd .

Onder de noemer ‘flankerende maatregelen’ stelt de resolutie verder:

Het Vlaams Parlement pleit (...) voor het opzetten van mobiliteitscentrales voor alle openbare vervoersdiensten samen (De Lijn, MIVB, TEC, NMBS, taxidiensten) die geïntegreerde mobiliteitsdiensten kunnen aanbieden (van informatie tot vervoer op aanvraag). Voor Vlaanderen is het evident dat De Lijn deze rol op zich neemt.

In de beheersovereenkomst 2003 – 2009 tussen de Vlaamse regering en De Lijn staat in artikel 32 tenslotte als verbintenis van De Lijn uitdrukkelijk vermeld:

De maatschappij bouwt voor het Vlaams Gewest de centrale voor mobiliteitsmanagement uit waarmee ze aan verschillende mobiliteitsbehoeften in het Vlaamse Gewest tracht tegemoet te komen door als coördinator tussen de verschillende actoren op de mobiliteitsmarkt op te treden. De centrale wordt tegen eind 2006 uitgebouwd.

De centrale zal onder meer instaan voor:

- het beheer van een carpooldatabank;
- het onderzoeken van het mobiliteitsprofiel en het openbaar vervoerpotentieel;
- het leveren van adviezen om het openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer te gebruiken;
- het bevorderen van multi-modaal en intermodaal personenvervoer;
- het leveren van adviezen over de opmaak en de uitvoering van bedrijfsvervoerplannen en schoolvervoerplannen;
- het onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek private samenwerking;
- het bijeenbrengen van de spelers op de mobiliteitsmarkt en het coördineren van hun activiteiten;
- het samenwerken met andere partners op de mobiliteitsmarkt om oplossingen voor verplaatsingsbehoeften op maat van de klant af te leveren;

- het vervullen van een loketfunctie voor het aanbieden van alle mogelijke ver-voerbewijzen;
- het stimuleren van auto-delen.

Dit alles leidt ertoe dat De Lijn in de toekomst een actievere, coördinerende rol zal opnemen in het tot stand brengen van bedrijfsvervoerplannen, in samenwerking met alle andere betrokken partners.

Op het vlak van de prijszetting inzake gemeenschappelijk woon-werkvervoer vormt de invoering van de Omnipas op 1 juli 2002 en de opname ervan in een specifieke, voordelige formule voor bedrijven die al hun werknemers van een dergelijke pas willen voorzien – 3W-extra, op de markt gebracht in 2003 - een belangrijke stap in het stimuleren van meer duurzaam vervoer.

Het is echter logisch dat, in het licht van deze prijsevolutie, vanuit het bedrijfsleven en de arbeidsmarkt in het algemeen de vraag zal gesteld worden naar een aangepast aanbod inzake gemeenschappelijk vervoer zelf. Deze vraag kan zowel betrekking hebben op extra aanbod inzake geregeld vervoer als op extra aanbod inzake bijzonder geregeld vervoer in functie van specifieke bedrijfs- of gebiedsgebonden noden.

### 5.2.5 Interne audit en managementondersteuning

Een vijfde belangrijke aanpassing van de dotatie heeft betrekking op de interne audit en managementondersteuning. Het betreft een bedrag van 1,4 miljoen Euro.

In een document van het Rekenhof dd. 1993 werd gesteld dat de dienst interne audit onderbemand was; 4 medewerkers was het precieze cijfer.

Momenteel, gezien het verhogen van het aantal bedrijfsprocessen mits een aantal hypothesen i.v.m. omloopsnelheid van de audits van de processen, zijn 5 medewerkers een minimum.

In zijn rapport stelt de interne auditdienst van de Vlaamse Gemeenschap dat " er een gebrek is aan personeel en daarvoor de nodige financiële middelen moeten voorzien worden.

Een aantal recente ontwikkelingen vb. rapporteringsbesluit, beheersovereenkomst, Beter Bestuurlijk Beleid, comptabiliteitsdecreet genereren tal van nieuwe verplichtingen inzake rapportering en analyse.

De Lijn beschikt over een performant beheersinstrumentarium dat deze verplichtingen moet invullen en tevens het management nog beter ondersteunt en informeert. Dit instrumentarium wordt verder uitgebreid.

De ontwikkeling en het onderhouden van de systemen, de interne opleidingen en ondersteuning van de gebruikers, de communicatie, het beheer van de bijkomende externe rapporteringen vragen bijkomend gespecialiseerde krachten.

### 5.2.6 Minder Hinderplan

In het kader van het Minder Hinderplan, naar aanleiding van de werken op de ring rond Antwerpen zullen alle tramlijnen op een frequentie van 6 minuten worden gebracht.

Rekening houdend met de huidige stand van de dossiers en de voorstellen vanuit het bedrijfsleven en De Lijn is het duidelijk dat een belangrijke taak is weggelegd voor het openbaar vervoer om Antwerpen bereikbaar te houden en de functie van Antwerpen als economische poort (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) te kunnen blijven garanderen.

Het is daarom nodig dat op een versnelde manier maatregelen worden genomen. Door het verbeteren van de kwaliteit en het verder uitbouwen van het aanbod kan De Lijn haar bijdrage leveren in het bereikbaar houden van de stad door het veroorzaken van een modal shift in de richting van duurzame vervoerwijzen.

Een zo groot mogelijk publiek moet worden bereikt om deze duurzame mobiliteit te promoten. Hiertoe moet op korte termijn de eerder vermelde mobiliteitscentrale worden opgericht die zich zal richten op de Antwerpse regio. Deze mobiliteitscentrale kan een coördinerende rol vervullen tussen vraag en aanbod op het gebied van duurzame mobiliteit. De centrale moet multimodaal werken: trein, bus, tram, fiets, carpooling, carsharing, ...

De taken van een dergelijke mobiliteitscentrale worden ruim opgevat: informatie verzamelen en verspreiden, bemiddeling tussen verschillende partners en partijen, communicatie over duurzame mobiliteit verzorgen, het opstellen van bedrijfsvervoerplannen, ...

Het Vlaamse Parlement gaf De Lijn een centrale rol als makelaar in duurzame mobiliteit. De uitbouw van een mobiliteitscentrale in het kader van de structurele onderhoudswerkzaamheden aan de R1 vormt de eerste operationele stap in de uitvoering van die opdracht. Het initiatief sluit aan bij dat inzake de structurele uitbouw van mobiliteitscentrales in alle Vlaamse provincies.

De klemtoon ligt daarbij op twee activiteitenterreinen:

- Multimodaal reisadvies aan individuele klanten
- Multimodaal mobiliteitsadvies – inclusief bereikbaarheidsprofielen - aan organisaties

Niet alleen moeten het ruime publiek, het bedrijfsleven, scholen en andere organisaties doelmatig ingelicht worden over het bestaande aanbod aan duurzame vervoeralternatieven, ook dat aanbod zelf zal moeten worden verbeterd om aan de bijkomende nood aan duurzaam vervoer tegemoet te komen.

Wat de ontsluiting van de haven betreft, wordt de trekkersrol vervuld door de NMBS, in samenwerking met de bedrijfswereld en De Lijn. Inzake personenvervoer biedt ook de inbreng van het collectief bedrijfsvervoer – in de vorm van bijzonder geregeld vervoer – opportuniteiten. Indien de NMBS zelf aanbod creëert dat elders besparingen inzake collectief bedrijfsvervoer mogelijk maakt, moeten deze vrijgekomen middelen opnieuw in duurzame mobiliteit geïnvesteerd worden.

### **5.2.7 Mobiliteitsconvenants**

Met betrekking tot de mobiliteitsconvenanten kan worden toegelicht dat op dit artikelde exploitatieprojecten van De Lijn worden vastgelegd die hogere bedieningsnormen bieden dan de normen basismobiliteit. Het gaat hierbij vooral om tramuitbreidingen en GEN-assen.

Elk project krijgt jaarlijks een evaluatie door alle betrokken partijen. Bij deze evaluaties gebeuren rationalisaties en bijstellingen. Met betrekking tot de minimaal te leveren dienstverlening zal steeds naar de meest efficiënte exploitatievorm worden gezocht. Bij elke evaluatie van een project zal de afweging gemaakt worden in hoeverre naar een lagere exploitatievorm kan worden overgestapt, of in hoeverre naar een hogere exploitatievorm gestapt kan worden.

Na 2 positieve evaluaties kan de financiering van een project naar de algemene werkingsdotatie van De Lijn worden overgeheveld.

Daarnaast worden via dit artikel ook de extra ritten gefinancierd die worden ingezet ingevolge de capaciteitsproblemen (door de grotere vraag omwille van de tariefmaatregelen).

Ook hier kan het budget van deze ritten, opgestart in 2001, overgedragen worden naar de algemene werkingsdotatie van de VVM.

In principe wordt bij elke vastlegging onmiddellijk ook 50% van het exploitatiebudget als voorschot uitbetaald. De afrekening van dat jaar gebeurt na de controle van de vorderingstaten. Op dat moment wordt de overige 50% betaald, alsook de opstart- en promotiekosten.

Met betrekking tot de basismobiliteit is er ook in 2004 een extra bedrag van 25 miljoen Euro voorzien. Het meerjarenprogramma wordt aldus onverminderd verdergezet.

Bij de uitwerking van de projecten basismobiliteit is rekening gehouden met een totale invulling van de normen basismobiliteit, zoals voorzien in de uitvoeringsbesluiten. Hierbij is rekening gehouden met een volledige invulling naar tijd, ruimte en capaciteit. Het minimum aanbod wordt met dit voorstel gerealiseerd in de woonzones met de voorziene loopafstanden en frequenties.

De Lijn werkt dit voorstel uit volgens de prioriteitenlijst, het aanbod van de gemeenten die het meest afwijken van de voorlopige normen worden het eerst bijgestuurd.

Op dit ogenblik is de nieuwe prioriteitenlijst klaar. Er werd rekening gehouden met de meest recente aanpassingen aan het bestaande aanbod van de VVM. Op basis van deze lijst wordt het programma 2004 samengesteld.

Elk project krijgt jaarlijks een evaluatie door alle betrokken partijen. Bij deze evaluaties gebeuren rationalisaties en bijsturingen. Met betrekking tot de minimaal te leveren dienstverlening zal steeds naar de meest efficiënte exploitatievorm worden gezocht. Bij elke evaluatie van een project zal de afweging gemaakt worden in hoeverre naar een lagere exploitatievorm kan worden overgestapt, of in hoeverre naar een hogere exploitatievorm gestapt kan worden.

Na 2 positieve evaluaties kan de financiering van een project naar de algemene werkingsdotatie van De Lijn worden overgeheveld.

De tariefhervorming heeft werd in 2002 afgerond met de invoering van de OMNI-Pas. Derhalve zijn er geen nieuwe tarieftussenkomsten nodig.

Dit bedrag werd dan ook constant gehouden. Vanaf 2004 zal het bedrag ook in twaalfden aan de VVM worden uitbetaald.

Deze nieuwe abonnementen zullen ook sterk gepromoot worden naar de werkgevers toe. Deze kunnen immers voor hun werknemers deze abonnementen onder gunstige voorwaarden verkrijgen onder de benaming 3W+ abonnement.

Al deze hervormingen werden opgestart in uitvoering van het regeerakkoord, dat stelt:

De huidige organisatie van het gemeenschappelijk vervoer moet worden verbeterd om op een meer efficiënte en kwalitatieve manier een degelijk en ruimer aanbod te kunnen geven. Om een realistisch alternatief te bieden voor de auto heeft de reiziger behoefte aan kwaliteit, comfort, snelheid, stiptheid en een goede prijszetting. Meer concreet wil de Vlaamse regering het gemeenschappelijk vervoer door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) in Vlaanderen en Brussel aantrekkelijker maken door een uniforme tarievenpolitiek op het niveau van het Vlaams Gewest waarbij:

- ‘trouwe gebruikers’ – zoals abonnees, mindergegoeden en sociaal zwakkeren – een tariefvermindering zullen genieten,
- kinderen jonger dan 12 jaar en 65+’ers gratis vervoer zullen krijgen.

Voor deze tariefverminderingen en vereenvoudigingen en de hierbij gepaard gaande dervingen aan vervoerontvangsten enerzijds, de tussenkomst in de bijkomende exploitatiekosten anderzijds, ontvangt De Lijn een dotatie op het budget 31.15 (Dotatie aan de VVM-De Lijn ter compensatie van de ontvangstderving en op het budget 31.07 de bijkomende exploitatiekosten ingevolge de maatregelen met betrekking tot tariefverminderingen en tariefhervormingen).

Tot op vandaag kunnen steden en gemeenten enkel inschrijven voor gratis vervoer voor 60-plussers en voor -12-jarigen.

In 2004 zullen de derde-betalersystemen gevoelig uitgebreid worden naar alle leeftijdscategoriën.

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004 is als een van de strategische projecten opgenomen: “Bindende afspraken met de bedrijfswereld”. “Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.”

Ik wil in verband hiermee werkgevers financieel stimuleren tot het gratis verstrekken van openbaar vervoerabonnementen aan al hun werknemers (cfr. derde fase in de hervorming van de abonnementen De Lijn: ‘3W-extra’-formule).

Ook inzake investeringen worden belangrijke nieuwe impulsen gegeven.

Eersten worden de investeringen in nieuwe trams onverminderd verdergezet. Anderzijds zullen in 2004 via de BAM 10 extra trams en 130 extra gelede bussen worden aangeschaft, ter ondersteuning van het Minder Hinderplan, naar aanleiding van de werken op de Antwerpse ring.

Een van de belangrijkste beslissingen van de Vlaamse Regering in het recente verleden was de aankoop van 45+47=92 gelede trams voor Antwerpen en Gent. Deze aankopen impliceren zondermeer een aantal rechtstreeks gerelateerde investeringen, zoals het aanpassen van bestaande stelplaatsen voor trams of autobussen (of nieuwbouw) (stelplaatsen Hoboken, Destelbergen, Gent-Wissenhage, nieuwe stelplaats Antwerpen (buiten BAM)), aanpassen bovenleidingsnet Gent en Antwerpen, aanpassen bestaande spoorlijnen Antwerpen en Gent.

Naast deze eigenlijke “kerninvesteringen” zijn er uiteraard de overige niet minder belangrijke projecten inzake doorstroming, exploitatie-gebonden investeringen (o.a. nieuwe en aan te passen stelplaatsen), onthaalinfrastructuur, milieu-investeringen, veiligheid ...

### 5.2.8 Spoorinvesteringen

Met betrekking tot de spoorinvesteringen, en inspelend op de resolutie van het Vlaams parlement betreffende het investeringsplan 2001-2012 werden onderhandelingen opgestart met de Federale regering en de andere gewesten in de schoot van het Overlegcomité Federaal-gewesten.

Dit heeft er onder andere toe geleid dat de werken aan de Liefkenshoekspoortunnel versneld zullen aangevat worden in de loop van volgend jaar, samen met een aantal belangrijke spoorwerken op de linker en de rechter oever van Antwerpen.

Momenteel wordt onderzocht om de spoorontsluiting van de luchthaven van Zaventem, via de zogenaamde DIABOLO, via pré-financiering versneld te realiseren in samenwerking met BIAC, waardoor deze infrastructuur reeds in 2010 operationeel zou kunnen zijn. Deze infrastructuur zal tevens een belangrijke bijdrage leveren aan de uitbouw van het Gewestelijk Expressnet rond Brussel.

De bocht van Nossegem zal in datzelfde kader in 2006 afgewerkt zijn.

Daarnaast zullen een aantal – voor Vlaanderen - belangrijke spoorinvesteringen hun beslag krijgen in de periode 2004-2007, waarvan hieronder de belangrijkste :

- de verbindingsbocht van Leuven, waardoor de verbinding tussen Limburg en Brussel met meer dan 15 minuten zal kunnen ingekort worden. Deze aanleg van deze nieuwe spoorinfrastructuur zal aangevat worden in 2004 en zal in dienst treden met de nieuwe spoordienstregeling in 2006.
- de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, met inbegrip van de uitbouw van het vormingsstation en de trieerinstallaties, een derde spoor tussen Dudzele en Brugge en de Terdoest-bocht.
- de IJzeren Rijn en de heropening van het vak Neerpelt – Weert waarvoor de nodige kredieten werden voorzien in de periode 2004-2007.
- De voor Vlaanderen zéér belangrijke investering in de tunnel Schuman-Josaphat, op het Brussels grondgebied, zal in 2004 worden aangevat. Daarnaast zullen de noodzakelijke capaciteitsverhogende maatregelen worden genomen ter hoogte van Brussel-Zuid en ter hoogte van Schaarbeek, mede ter ondersteuning van de realisatie van het Gewestelijk Expressnet rond Brussel.

### 5.3 Doelgroepenbeleid

De Vlaamse regering werkt momenteel aan een voorontwerp van decreet tot vaststelling van de algemene regels inzake de erkenning en de basissubsidiëring van mobiliteitsverenigingen en de subsidiëring van mobiliteitsprojecten. Bedoeling is o.a. dat verenigingen die zich actief inzetten voor de zachte weggebruiker/ openbaar vervoergebruiker een basissubsidie zouden ontvangen. Dit voorontwerp wordt op korte termijn voorgelegd aan de Vlaamse Regering (opmerkingen van de Raad van State zijn inmiddels bekend).

### 5.4 Masterplan Antwerpen

#### **Oprichting van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel :**

Op 13 december 2002 werd het "Decreet houdende de oprichting van de naamloze vennootschap van publiek recht Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM)" door het Vlaams Parlement aangenomen. Het decreet machtigt de Vlaamse regering tot de oprichting van de N.V. BAM. Het decreet werd op 19 februari 2003 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

De oprichtingsakte voor de N.V. BAM werd op 8 augustus 2003 voor de notaris verleden. De oprichtingsakte werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 augustus 2003. Op 8 augustus 2003 zijn de leden van de raad van bestuur aangeduid. Op dezelfde dag zijn de managers bestuurlijke zaken, financiële zaken en operationele zaken aangesteld en op de eerste algemene vergadering van 23 september 2003 is de eerste algemeen manager benoemd. Nu de BAM opgericht is, zal de BAM instaan voor de verdere realisatie van het Masterplan Antwerpen.

In afwachting van de oprichting van de BAM zijn er niettemin een aantal projecten van het Masterplan opgestart. De uitvoering van de volgende projecten is inmiddels

lopende (financiering nog vanuit de reguliere begroting): de heraanleg van de Leien, de heraanleg van de Sint-Bernardsesteenweg en de eerste fase van de doortrekking van de tramlijn Mortsel-Boechout. Verder zijn er ook projecten lopende inzake het wegwerken van een reeks knelpunten voor het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker.

Gilbert BOSSUYT

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie