



# **Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2002 - 2003**

*Vlaamse regering*

*Oktober 2002*

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.

I	Inleiding.....	5
II	De uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar 2002.....	6
II.1	Wegen.....	6
II.2	Gemeenschappelijk vervoer.....	6
II.2.1	Basismobiliteit.....	6
II.2.2	Convenantenbeleid.....	6
II.2.3	Investeringen.....	7
II.2.4	Marketing.....	7
II.2.5	Beleid.....	8
II.3	Waterwegen en binnenvaart.....	9
II.4	Havens.....	10
II.4.1	Maritieme toegankelijkheid.....	10
II.4.2	Implementatie havendecreet.....	11
II.4.3	Verminderen van de aanloopkosten in de havens.....	14
II.4.4	Recente ontwikkelingen.....	14
II.5	Zee- en rivierwaterkering en -beheersing.....	16
II.6	Algemene infrastructuur en scheepvaartbeleid.....	16
II.7	Zeewezen.....	17
II.8	Integraal waterbeheer.....	17
II.9	Ondersteunende Studies en Opdrachten.....	18
III	De prognose van de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar 2003.....	19
IV	Overzicht van de wijze waarop gevolg werd gegeven aan het regeerakkoord, de beleidsnota en resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.....	20
IV.1	Mobiliteitsplan Vlaanderen.....	20
IV.2	Vlaams Totaalplan Fiets.....	22
IV.3	Verkeersveiligheid.....	23
IV.3.1	Infrastructureel vlak.....	23
IV.3.2	beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker.....	26
IV.3.3	Voertuigtechnologieën en verder onderzoek.....	27
V	Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.....	28
V.1	Wegen.....	28
V.2	Gemeenschappelijk Vervoer.....	28

# **I INLEIDING**

Uitvoering gevend aan de bepalingen van de reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan de beslissing van de Vlaamse regering 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.

## **II DE UITVOERING VAN DE BEGROTING TIJDENS HET LOPENDE BEGROTINGSJAAR 2002**

### **II.1 Wegen**

Het beheer en onderhoud van de Vlaamse gewestwegen kadert in het globaal Vlaams infrastructuur- en vervoerbeleid en situeert zich binnen de algemene uitgavenbegroting van de wegen in het volgende beleidsveld : het repetitief (vast) onderhoud.

Dit zijn de jaarlijks weerkerende uit te voeren onderhoudstaken om het wegennet in een normale staat van berijdbaarheid te houden, of m.a.w. het "instandhoudingsniveau van het wegennet te verzekeren".

In haar regeringsverklaring van juli 1999 was één van de aandachtspunten van de Vlaamse regering naast de nieuwe investeringen in infrastructuurwerken tevens de milieuhinder en

-overlast van het wegverkeer voor de weggebruiker en de omwonenden tot een minimum te herleiden in het kader van de nieuwe milieuwetgeving. Voor 2002 betekent dit dat vanuit beheers- en economisch oogpunt de budgettaire inspanning op het vlak van het repetitief (vast) wegenonderhoud, werd voortgezet.

In 2002 werd gestart met de voorbereiding van het ‘ groot onderhoud’ van de ring om Antwerpen.

### **II.2 Gemeenschappelijk vervoer**

#### **II.2.1 Basismobiliteit**

In 2002 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 - het openbaar vervoeraanbod op die manier reeds 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.

#### **II.2.2 Convenantenbeleid**

Ook het beleid inzake mobiliteitsconvenants heeft in 2002 tot verdere realisaties in het openbaar vervoer geleid. Die zijn met name te situeren in de stads- en voorstadsbedieningen van Antwerpen, Gent en in de Vlaamse rand rond Brussel. Zo zijn - nadat eerder in Gent de tramverlenging naar Zwijnaarde in exploitatie kwam - in 2002 in Antwerpen de tramverlengingen naar Zwijndrecht en naar de Keizershoek

in gebruik genomen. In Vlaams-Brabant is onder meer de projecten Keiberg en Mediapark gerealiseerd en komt de GEN-as Leuven - Kortenberg - Brussel eraan.

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 en Gent zal in 2003 voor de tramuitbreidingen het zwaartepunt liggen bij de investeringen en de spooraanleg voor latere exploitatie.

### **II.2.3 Investeringsen**

Aan de in 2002 gerealiseerde nieuwe verbindingen, zoals de tramuitbreidingen, zijn uiteraard ook investeringen gekoppeld geweest. In 2002 zijn ook al de eerste voelbare stappen gezet voor investeringen die vanaf 2003 duidelijker zichtbaar zullen worden: de tramverbinding vanuit Gent naar Flanders Expo, waarvoor de eerste spadesteek in de Voskenslaan in mei 2002 is gegeven, de tramuitbreiding richting Boechout, de heraanleg van de Antwerpse Leien om er enkel de zwaarste dossiers van te noemen. Dit najaar wordt verder ook op het vlak van de spoorvernieuwing een voor Antwerpen belangrijk dossier aanbesteed: dat van de Sint-Bernardsesteenweg.

Ook 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 vloer-tussenkasten. Inzake milieu-investeringen valt voor 2002 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. Een belangrijk doorstromingsdossier voor de komende maanden is bijvoorbeeld de vrije tram- en busbaan op de N1 Antwerpen - Mortsel. 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 AWV. In 2003 moet deze nieuwe werkwijze tot concrete resultaten leiden. Het doorstromingsprogramma zal dan ook geïntensiveerd worden.

### **II.2.4 Marketing**

Inzake tariefmaatregelen is in 2002 de Omnipas ingevoerd als netabbonnement voor de leeftijdscategorie van 25 tot 65 jaar. Ook deze maatregel levert een stevige bijdrage tot de stijging van het aantal reizigers. In 2002 zijn ook evaluatie-onderzoeken uitgevoerd naar eerdere tariefmaatregelen. Met name is gepeild naar het openbaar vervoergebruik van zowel de 65-plussers als de Buzzy Pazz-houders. Volgens de prognoses zal het reizigersaantal in 2002 voor het eerst boven de 300 miljoen uitkomen.

De aanzet die in 2002 is gegeven voor de verspreiding van het 3W-extra abonnement voor werknemers zal in 2003 op kruissnelheid komen. 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 woon-werkverkeer in het algemeen en het bedrijfsvervoer in het bijzonder.

Het derde-betalersysteem, dat toelaat dat gemeenten of andere derden geheel of gedeeltelijk de door de reiziger te betalen prijs voor het openbaar vervoer voor hun rekening nemen, zal verder worden gestroomlijnd.

In 2002 is ook opnieuw een meting van de klanttevredenheid in het stads- en streekvervoer gehouden. De algemene tevredenheidsindex is, in vergelijking tot 2000, verder gestegen van 86 naar 88 procent.

Inzake klanteninformatie is in 2002 sterk geïnvesteerd in de ontwikkeling van de website van De Lijn. De site wordt de komende maanden en in 2003 geoptimaliseerd en uitgebreid.

## **II.2.5 Beleid**

Anticiperend op de regels en criteria van het netmanagement worden op dit ogenblik studies uitgevoerd naar de voor de toekomst gewenste hoofdstructuur van het openbaar vervoernet in de grootstedelijke gebieden van Gent en Antwerpen en van het gebied Brabant - Brussel. De bedoeling is dat in 2003 met de implementatie van de resultaten van deze studies wordt gestart.

In de loop van 2002 is gewerkt aan een reeks uitvoeringsbesluiten bij het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen.

Het vergunningbesluit is in het Belgisch Staatsblad verschenen. Het uitvoeringsbesluit basismobiliteit is door de Vlaamse regering principieel goedgekeurd en is voor advies naar de Raad van State gestuurd. De besluiten inzake tarieven en exploitatie en taxi's zijn in de maak. De totstandkoming van een uitvoeringsbesluit inzake rapportage door de VVM - De Lijn verloopt parallel met de lopende voorbereiding van een nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse regering en de VVM.

Zoals in het decreet voorzien en anticiperend op het in werking treden van het uitvoeringsbesluit basismobiliteit is ook volop de formulering van het door De Lijn op te stellen netmanagement aan de gang. De gemeenten zijn geconsulteerd bij de afbakening van de in het decreet voorziene vervoergebieden. Het geheel van regels en criteria van het netmanagement zullen binnen de in het decreet voorziene termijnen door de Raad van Bestuur van de VVM worden vastgesteld en aan de Vlaamse regering ter goedkeuring worden voorgelegd.

In het kader van het in Europa unieke Vlaamse model inzake publiek - private samenwerking in het openbaar vervoer wordt op dit ogenblik tenslotte de procedure voor toewijzing van openbaar



vervoerpakketten aan de privé-sector gefinaliseerd. Deze marktconsultatie zal resulteren in nieuwe contracten, met ingang van 1 januari 2003. Zoals door het Vlaams Parlement gevraagd, zal ook volgend jaar verder toegewerkt worden naar een 50 % aandeel van de privésector in de busexploitatie van het Vlaamse stads- en streekvervoer.

## **II.3 Waterwegen en binnenvaart**

Op de binnenwateren is er nog een voldoende reservecapaciteit aanwezig om een deel van het goederenvervoer van de weg over te nemen. De binnenwateren zijn bij uitstek dé modus die de problematieken, die zich momenteel ten aanzien van het vervoer via de weg voordoen, kan helpen verminderen zoals met betrekking tot de congestie, de veiligheid en de negatieve milieueffecten die door dit wegvervoer worden gegenereerd. Om een degelijk geïntegreerd beleid uit te bouwen, is het belangrijk dat de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen goed wordt uitgebouwd, waarbij goede overslagmogelijkheden tussen water, weg en spoor van cruciaal belang zijn.

Vanuit deze kennis hebben de waterwegbeheerders een aantal strategische doelen geformuleerd, zoals:

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

Om al deze functies af te wegen en te plaatsen binnen de opdracht van de waterwegbeheerder en hiervoor ook een maatschappelijk draagvlak te creëren, zullen deze functies in bestemmingsplannen of ontwikkelingsplannen worden verankerd. Deze plannen zullen tot stand komen via breed overleg met alle betrokkenen.

Evenwel zal belangrijke aandacht worden besteed aan de transportfunctie. In dit proces kan de binnenvaart een belangrijke rol spelen 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.

Deze modus is 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. Er is hiervoor op korte termijn immers voldoende vervoerscapaciteit aanwezig op de waterwegen.

Dit alles staat nog los van het voorzien van de nodige ruimte voor het ontwikkelen van watergebonden activiteiten en overslagmogelijkheden.

Om deze taak echter op een efficiënte wijze te kunnen vervullen, is het noodzakelijk dat de waterweg en zijn exploitatie voldoet aan de behoeften van de klant en in goede staat van onderhoud wordt gehouden. Teneinde naar de klant toe een “één-loket-functie” te kunnen aanbieden vormen de 3 waterwegbeheerders samen het VOW (Vlaams Overlegplatform van de Waterwegbeheerders). De gemeenschappelijke acties en initiatieven worden binnen dit forum besproken en uitgewerkt.

## **II.4 Havens**

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld zonder de welke we niet in staat zijn een open economisch contact te realiseren met het maritieme 'fore-land'. 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.

### **II.4.1 Maritieme toegankelijkheid**

Het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en aanleg en instandhouding van de vereiste basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens is een opdracht voor de Vlaamse Overheid. Het nieuwe 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 in zee 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 gabarriet die de vaart met schepen die beantwoorden aan de huidige en toekomstige behoeften, kunnen doorstaan;

4. De gemeenschappelijke uitwerking, samen met Nederland, van een Lange Termijnvisie Schelde-estuarium (LTV), ten einde de mogelijkheden inzake toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid van de Westerschelde en de passen in zee te onderzoeken.
5. Detail studiewerk van de basculebruggen voor de Westsluis te Terneuzen op het kanaal Gent-Terneuzen;
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 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 interne verzelfstandiging via een **Dienst Afzonderlijk Beheer Loodsen** en een **Dienst Afzonderlijk Beheer Vloot** moet toelaten op passende wijze in te spelen op de evolutie 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<sup>1</sup> integraal overgenomen als beleidslijn en opdrachten gegeven aan de administratie voor de ten uitvoerlegging.

Conform de **memoranda van overstemming** 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 Scheldecommissie (TSC) en in de Permanente Commissie voor de Scheldevaart voorstellen uit ter implementatie van alle facetten van de memoranda. Een aantal items worden in deelwerkgroepen opgevolgd.

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

## II.4.2 Implementatie havendecreet

---

<sup>1</sup> *Voorstel van resolutie van de heren Jul Van Aperen, Jan Loones, Johan Malcorps en Robert Voorhamme en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betreffende de langetermijnvisie voor een integrale ontwikkelingschets van het Schelde-estuarium (Parl. St. ,VL. P., 2000-2001, nr. 684/5)*

De Vlaamse Overheid bezit sinds 1 januari 1989 de bevoegdheid over het ganse zeehavenbeleid<sup>2</sup>. 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, welke zich concretiseerde in het decreet van 2 maart 1999<sup>3</sup> ‘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 werden het merendeel van de uitvoeringsbesluiten van dit decreet geformaliseerd, wat inhoudt dat het merendeel van het havenbeleid, in bijzonder het subsidiëringbeleid nu kan worden uitgevoerd.

Dit decreet legt tevens de basis voor een 'vernieuwd havenbeleid' waarin, door middel van de ontwikkeling van een globale visie, de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen maximaal wordt benut. 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 toelaat aan de Vlaamse overheid om de publieke functie van de havens te ondersteunen maar die tevens volledig compatibel is met de Europese regelgeving inzake de financiering van zeehavenprojecten.

Het bundel van uitvoeringsbesluiten dat ondertussen tot stand kwam omvat:

---

<sup>2</sup> Dit zeehavenbeleid omvat openbare werken, waterwegen en aanhorigheden, loods- en bebakeningsdiensten van en naar de havens en de reddings- en sleepdiensten op zee.

<sup>3</sup> Dit ‘Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens’ werd op 8 april 1999 gepubliceerd in het Belgisch staatsblad.

- het voorkeoprecht 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 de schoot van de Vlaamse havencommissie werd de decreetsbepaling over de 'Concertatiecommissie' en de implementatie ervan geëvalueerd. Daarbij werd vastgesteld dat er een aantal knelpunten bestaan waarvoor bijkomende overwegingen wenselijk zijn. Rekening houdend met de standpunten van de Vlaamse havencommissie zal een ontwerpbesluit aan de Vlaamse regering voorgelegd worden.

De verdere implementatie op korte termijn omvat de noodzaak om besluit te nemen met betrekking tot het onderhoud en de exploitatie van de zeesluizen en van de maritieme toegangswegen, in uitvoering van artikel 44 van het decreet in een overgangsperiode tot 2004/2005.

In de Vlaamse Havencommissie wordt sinds juli 2002 gewerkt aan een aanbeveling betreffende de uitvoeringsbesluiten voor decreetskosten sluisen en kanaaldokken. Alvorens definitieve besluiten in deze aangelegenheid uit te vaardigen lijkt het raadzaam kennis te nemen van deze aanbeveling. Een bundeling van de krachten in de Vlaamse Havencommissie met deze in de bevoegde administratie is wenselijk, gezien de door beiden recent opgebouwde expertise in de 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 Port Package of een 'geamendeerde versie' ervan, The European Transport Policy White paper. Naargelang invulling vereist is van Europese regelgeving op nationale regelgeving zal eveneens deze 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 welke gelegen naast onze zeehavens en een deel van hun grondgebied behoort tot de haven, en sinds kort binnen de Raden van bestuur van de havens via de Gewestelijke havencommissaris.

### II.4.3 Verminderen van de aanloopkosten in de havens

Een vermindering van de aanloopkosten kan de Vlaamse havens nog aantrekkelijker maken. Eén element hierin is het drukken van de kosten van het loodsen en beloodsen van de zeeschepen. Een gemeenschappelijk vaarwegbeheer met Nederland biedt interessante mogelijkheden. Dit mag echter niet ten koste van de veiligheid geschieden.

De oprichting van de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen (DABL) per 01.01.2001 draagt ertoe bij dat de activiteit loodsen financieel doorzichtig wordt o.a. inzake inkomsten en uitgaven. Door het verlenen van voldoende bevoegdheden aan de DABL kan een grote stap gezet worden inzake optimalisatie van het proces loodsen en kan doelmatiger worden ingespeeld op toekomstige evoluties in het Europese havenlandschap, zowel inzake loodsen als beloodsen.

In dit kader werd ook een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het loodsen van zeeschepen waarbij moderne beloodsingstechnieken centraal staan. Binnen dit kader past de verdere uitbouw van de walradarketen met ondermeer de oprichting van een radartoren in zee waardoor het loodsen op afstand van zeeschepen de veiligheid zal verhogen en de verkeersbegeleiding kan worden geoptimaliseerd.

Naast deze uitbreiding van de Schelderadarketen wordt studiewerk verricht naar een grondige modernisering van het informatieverwerkend- en radarwaarnemingssysteem van de radarketen. Hierbij wordt ook onderzocht hoe de binnenvaart op de Westerschelde beter kan worden opgevolgd.

Met Nederland werden besprekingen gevoerd om voor de Schelde en haar mondingsgebied te komen tot een gemeenschappelijk nautisch beleid en beheer, wat op termijn moet leiden tot een geïntegreerd vaarwegbeheer. Deze maatregel past in het streven naar een veilige en vlotte scheepvaart. Ook in dit kader wordt gewerkt aan de invoering van de verscherpte loodsplicht voor alle Vlaamse havens, waarbij een doordacht systeem van vrijstellingen het economisch aspect van een veilige en vlotte scheepvaart dient te ondersteunen. Hierbij zal bijzondere aandacht besteed worden aan short sea shipping.

### II.4.4 Recente ontwikkelingen

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg, Bremen, Duinkerken en Le Havre vormen samen de Le Havre-Hamburg-range. Samen realiseerden deze 10 havens in 2001 een overslag van 806,3 miljoen ton. Het aandeel van de Vlaamse havens samen bedraagt hierin gemiddeld 23,5%. Het aandeel van de grootste Vlaamse haven neemt hierin toe ten nadele van de kusthavens en Gent.

Voor 2001 kwam het **zeegoederenverkeer** in absolute cijfers neer op **190,4 miljoen ton zeegoederen**. De Vlaamse havens komen hiermee op de tweede plaats na de Nederlandse havens die veruit de belangrijkste blijven en 45 à 46% van de verhandelde goederen voor hun rekening nemen.

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

- Ongeveer **68%** 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 2001 verhandelde de Antwerpse haven de tweede maal op rij 130 miljoen ton zeegoederen. Gemiddeld haalde Antwerpen zowel over de voorbije

twintig jaar als de voorbije tien jaar een gemiddelde groei van 2,5 % per jaar (Rotterdam 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, in het bijzonder langs de Scheldeterminals.

- Ongeveer **17%** van de goederen wordt verhandeld in de **haven van Zeebrugge**. Doorheen de laatste tien jaren kent deze haven gemiddeld een zeer licht stijgende tendens (0,5%). In 2001 werden 32 miljoen ton zeegoederen verhandeld, een daling met 10% ten opzichte van 1999 en 2000. Nog steeds neemt het **Ro-Ro verkeer naar Groot-Brittannië** en autoverkeer een majeure rol in. Ongeveer 49% van de passagierstrafiek komt voor rekening van de haven van Zeebrugge. Trendmatig kent de passagierstrafiek een dalend verloop, vooral sinds 1995. De laatste jaren lijkt de passagierstrafiek zich enigszins te stabiliseren.
- Ongeveer **12,5%** 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 2001 daalde de trafiek met 2,5%. 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 **2,5%** 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. De reorganisatie van de **Ro-Ro-diensten op Groot-Brittannië** is hieraan zeker niet vreemd. Deze roll-on en roll-off trafiek nam opnieuw sterk toe, ook voor niet-begeleide vracht. Voor de passagierstrafiek blijft Oostende de grootste haven en neemt 50% van deze trafiek voor haar rekening. Globaal genomen is ook hier sprake van een neerwaardse trend.

De toenemende **containerisatie** te 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. Containerschepen varen quasi klokvast en vergen een grotere tij-ongebonden diepgang.

De beoordeling van de een haven enkel op de omvang van het zeegoederenverkeer is een maatschappelijk te enge benadering. Naast de tonnage is de gecreëerde **toegevoegde waarde, de terugvloei van de uitgaven naar de schatkist, de werkgelegenheid en het duurzaam gebruikt 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 maritiem toegangen te verhogen.

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

## **II.5 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 wordt. Omwille van deze kredietbeperkingen is het maaien van bermen, wat specifiek onderhoud is voor dijken en oevers noodzakelijk moeten aangerekend worden op de post waterbeheersing van het Vlaams Infrastructuurfonds.

## **II.6 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 valt te overwegen om deze entiteit intern te verzelfstandigen door het creëren van een eigen vermogen.

Het Waterbouwkundig Laboratorium werkt als ondersteunende entiteit mee aan het bereiken van de strategische doelstellingen omtrent het creëren van een maatschappelijk 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).

## **II.7 Zeewezen**

*Het zorgen voor een veilige en doelmatige toegang tot de Vlaamse zeehavens.*

Om deze doelstelling te kunnen realiseren beschikt het Zeewezen over loodsen, een verkeersbegeleidingssysteem, signalisatie, bebakening van de maritieme toegangswegen zowel in zee als op de Schelde.

Het plaatsen en onderhouden van de vaarwegmarkering gebeurt in eigen beheer. Teneinde het scheepvaartverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen, is het tevens van groot belang dat de ligging van de boeien regelmatig gecontroleerd wordt.

*Het naar de haven slepen van defecte vaartuigen, overwegend vissersschepen.*

De sleep- en reddingsdienst van het zeewezen biedt de nodige hulp ingeval van calamiteiten en ongevallen en dit continu op elk ogenblik van de dag of de nacht.

## **II.8 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.

Bovendien moet worden vermeld dat ook de strategische doelstelling over het verzekeren van een economisch en aanvaardbaar veiligheidsniveau 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), zal dus worden getracht terug 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 Sigmaplan. Dit plan dateert al van de zeventiger jaren en wordt geactualiseerd naar de nieuwe inzichten van ruimte voor de rivier en integrale benadering.

Bij de bouw van de nieuwe stuw van Oudenaarde is een kleine waterkrachtcentrale voorzien. Na uitvoering ervan zal deze centrale als pilootproject dienen om na te gaan op welke wijze vissterfte die

een gevolg zou zijn van een waterkrachtcentrale kan worden geminimaliseerd. Hiervoor zijn een aantal technieken gekend als luchtbel-, geluids- en lichtschermen. Zo de proeven aan deze waterkrachtcentrale gunstig zijn, kan overwogen worden dit eveneens op andere plaatsen toe te passen.

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

De administratie waterwegen en zeewegen werkt een plan uit waaruit moet blijken hoe zal worden voldaan aan de Beneluxbeschikking van 26 april 1996 over de vrije vismigratie.

Als operationele doelstelling wordt gesteld dat 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.

## **II.9 Ondersteunende Studies en Opdrachten**

Het programma beoogt de werking te verzekeren van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten door de uitgaven te dekken voor 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 (op B.A. 66.10.12.01);
- de huur en het geschikt maken van vliegtuigen voor fotogrammetrische vluchten (incl. leveren brandstof) (op B.A. 66.10.12.25);
- de aankoop van specifieke machines, meubelen, materiaal en vervoermiddelen te land voor AOSO (op B.A. 66.10.74.01).

### **III DE PROGNOSE VAN DE BELEIDSINVULLING TIJDENS HET VOLGENDE BEGROTINGSJAAR 2003**

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

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

### **IV.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen**

In haar regeerakkoord (juni 1999) stelde de Vlaamse Regering zich tot doel om in het voorjaar 2001 een geïntegreerd mobiliteitsplan “Duurzame mobiliteit in Vlaanderen” aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Dit mobiliteitsplan moet, aldus het regeerakkoord, “de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder terugdringen en de bereikbaarheid en de leefbaarheid van steden en dorpen garanderen”. Om deze doelstellingen te verwezenlijken werd in het regeerakkoord gepleit voor een tweesporenbeleid: met name investeren in openbaar vervoer en het uitvoeren van infrastructuurwerken waar nodig. Het gemeenschappelijk personenvervoer diende hierbij te worden uitgebouwd tot een volwaardig alternatief voor de auto.

De opmaak van het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen werd toevertrouwd aan de Vlaamse administratie (dept. LIN). Binnen de krijtlijnen uitgezet door het regeerakkoord en rekening houdend met de krachtlijnen vervat in de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare werken”, werd een voorstel van beleidsplan opgesteld voor de korte (tot 2005), middellange (2010) en lange termijn (na 2010). Om het duurzame karakter van het beleidsplan zoveel mogelijk te waarborgen werd het ontwerpbeleidsplan via een strategische milieueffectenrapportering aan een milieutoets (inclusief de sociale aspecten) en via een impactanalyse aan een economische toetsing onderworpen. In de mate van het mogelijke werd rekening gehouden met de aanbevelingen en resultaten van deze effectenrapportering.

Het ontwerp beleidsplan “Duurzame mobiliteit Vlaanderen” is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld en de Vlaamse administratie. Bij het uitzetten van de globale beleidslijnen beperkte het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen zich niet enkel tot de gewestelijke bevoegdheden. Ook de andere bestuursniveaus (gemeenten, provincies, federale overheid) werden door dit plan inhoudelijk gevat.

Omdat de slaagkansen van een beleid sterk afhankelijk zijn van de mate waarin hiervoor een draagvlak bestaat (zowel politiek als maatschappelijk) werd gestreefd naar een zo groot mogelijke betrokkenheid van de verschillende actoren. Deze betrokkenheid werd op verschillende manieren nagestreefd:

- Op administratief niveau werd via een nauw overleg op niveau van de stuurgroep gestreefd naar een zo ruim mogelijke consensus;
- Om de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld te garanderen werd door het wetenschappelijk consortium een zo ruim mogelijke consultatie van maatschappelijke relevante

- actoren georganiseerd, teneinde hun bekommernissen te kennen met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek;
- De niet georganiseerde bevolking werd geconsulteerd via focusgroepen.

In het licht van het regeerakkoord handelde het ontwerp mobiliteitsplan “Duurzame mobiliteit in Vlaanderen” voornamelijk over de mobiliteit te land (via weg, waterweg, spoor, ...) met aandacht voor de verkeersveiligheid, de uitbouw van een klantvriendelijk, concurrerend en multimodaal gemeenschappelijk vervoer (incl. tariefbeleid), de uitbouw van voorstadnetten van een voet- en fietspadennet, het afwerken van de missing links en het ontlasten van de wegen voor goederenvervoer door aanmoediging van het vervoer via water en per spoor.

Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen zelf sprak zich daarentegen niet uit over de zeevaart of het voeren havenbeleid. Het feit dat de beleidsopties ten aanzien van de havens worden ontwikkeld binnen een geëigend beleidskader (strategische plannen voor de 4 havengebieden, en een “Langetermijnvisie voor de Vlaamse Zeehavens” in het kader van het algemene havenbeleid), betekent evenwel niet dat er binnen het (ontwerp) mobiliteitsplan Vlaanderen geen rekening wordt gehouden met de dynamiek en de impact die uitgaat van de Vlaamse havens als economisch knooppunt op de mobiliteit. Hiervoor werd o.a. teruggegrepen naar vroegere studies die duiding geven over de noodzaak aan hinterlandverbindingen en de prognose over de trafiekontwikkeling door de Vlaamse Havencommissie.

Op 4 juli 2001 werd het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen door de bevoegde minister overgemaakt aan het Vlaams Parlement. Op 2 oktober 2001 werd het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen door de Vlaamse administratie toegelicht in de commissie voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie. Vervolgens werd het verder besproken in de commissievergaderingen van 10, 16, 23 en 24 oktober en van 6, 7 en 14 november 2001.

Na de besprekingen in de commissie werd het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen aan de verschillende instanties die mede uitvoering dienen te geven aan dit ontwerp beleidsplan (gemeenten, federale overheid, maatschappelijke organisaties, ...) toegelicht.

Op 13 maart 2002 formuleerde de SERV op eigen initiatief een aantal aanbevelingen over het Mobiliteitsplan Vlaanderen die ook aan de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaamse parlement overgemaakt.

Op 6 juni 2002 formuleerde de MiNa-raad eveneens een aantal aanbevelingen. In dit ontwerpadvies op hoofdlijnen over het ontwerp van Mobiliteitsplan poogt de MiNa-raad het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen te toetsten aan de belangrijkste krachtlijnen inzake een geïntegreerde mobiliteitsaanpak.

In de plenaire zitting van 8 mei 2002 werd een voorstel van resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan door het Vlaamse Parlement aangenomen. Het Vlaamse Parlement beschouwt het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen als een uitstekend werkdocument dat de Vlaamse Regering in staat moet stellen om een grondig en onderbouwd duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

Wel vroeg het Vlaamse Parlement aan de Vlaamse Regering het mobiliteitsbeleid op korte termijn prioritair te richten op de factoren Verkeersveiligheid en Bereikbaarheid en daarbij aandacht te geven aan een aantal concrete beleidsmaatregelen. Maar ook de aspecten Leefbaarheid, Toegankelijkheid en Leefmilieu elementen moeten eveneens deel uitmaken van een modern en geïntegreerd mobiliteitsbeleid.

Verder heeft Vlaamse Parlement de Vlaamse Regering gevraagd om werk te maken van de volgende aanbevelingen:

- een duidelijke beleidsmatige en politieke prioriteitsstelling en timing uit te werken van de maatregelen die in de komende jaren zullen moeten worden uitgevoerd;
- hierbij een beleid te voeren dat op korte termijn vooral gericht is op het terugdringen van de verkeersveiligheid, het wegwerken van de files en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- de geraamde kostprijs van het ontwerp mobiliteitsplan te verduidelijken, gedifferentieerd naar de vijf doelstellingen en de extra middelen aan te geven die noodzakelijk zijn op de korte termijn (voor 2005) en op de middellange termijn (tussen 2005 en 2010);
- er op termijn naar te streven dat de extra financiële inspanningen voor de realisatie op middellange termijn van de voorgestelde maatregelen minstens evenredig te verdelen over de openbare sector en de privé-sector (minstens 50/50-verhouding);
- oog te hebben voor de internationale context waarbinnen het mobiliteitsbeleid zich afspeelt en aandacht te hebben voor de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van mobiliteit.

Ik heb daarop aan de administratie opdracht gegeven om het ontwerp van Mobiliteitsplan aan de gestelde opmerkingen aan te passen en de gevraagde detailleringen verder concreet uit te werken. Deze bijstelling en de grotere detaillering die door het Vlaams Parlement, SERV en MiNa-raad worden gevraagd vegen evenwel de nodige voorbereidingstijd. Ik verwacht alleszins dat de administratie (dept. LIN) mij op korte termijn een aangepast Mobiliteitsplan zal overmaken, zodat ik nog dit jaar een mobiliteitsplan aan het parlement te kunnen voorleggen, dat voldoet aan de gestelde wensen en verwachtingen.

## **IV.2 Vlaams Totaalplan Fiets**

Een aparte uitdetaillering is er ook voor het fietsbeleid. De uitdieping van deze problematiek en het uitwerken van een aangepast instrumentarium gebeurt, conform het regeerakkoord, in een “Vlaams Totaalplan Fiets”.

Hier worden de globale beleidslijnen wel uitgezet binnen het mobiliteitsplan Vlaanderen. 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: 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). De uitwerking van het Totaalplan Fiets werd eveneens toevertrouwd aan de Vlaamse administratie (dept. LIN).

Ter voorbereiding van dit Totaalplan Fiets werd een aantal initiatieven genomen:

- In opdracht van het Vlaamse gewest hebben de vijf Vlaamse provincies een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk uitgewerkt. De realisatie van dit fietsroutenetwerk is de komende jaren een hoofdthema van het fietsbeleid;
- Met het oog op een kwalitatieve uitbouw van de fietsroutenetwerken heeft de Vlaamse administratie een *Vademecum Fietsvoorzieningen* uitgewerkt dat als leidraad zal dienen voor de wegbeheerder om hoogwaardige fietsvoorzieningen uit te bouwen;
- Via het mobiliteitsconvenantsbeleid is het fietsbeleid al een vast thema binnen de gemeentelijke mobiliteitsplannen. De komende jaren staat een hele reeks fietsprojecten op stapel waarin de gemeenten samen met het gewest en/of de Lijn, de provincies verbintenissen aangaan m.b.t. de uitvoering van het fietsbeleid;
- Eind 2000 is door het Vlaamse gewest een werkgroep Totaalplan Fiets opgericht die in de loop van 2001-2002 een overzicht van thema's en maatregelen heeft samengesteld.
- Parallel aan de werkgroep Totaalplan Fiets is een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van een hele reeks fietsmaatregelen in binnen- en buitenland.

De uitwerking van het plan werd administratief begeleid door een stuurgroep en wetenschappelijk begeleid door een expertengroep.

Het resultaat van dit proces, het “Vlaams Totaalplan fiets” zal ik in de komende weken aan het Vlaamse Parlement voorleggen.

## **IV.3 Verkeersveiligheid**

Wanneer de oorzaken van verkeersonveiligheid onderzocht worden, is het zo dat meer dan 80% van de ongevallen te wijten is aan een onaangepast rijgedrag van de weggebruiker. Ongeveer 10% is te wijten aan de infrastructuur. De overige 10% aan de staat van het voertuig. Er zullen echter inspanningen op elk van deze terreinen dienen te gebeuren om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### **IV.3.1 Infrastructureel vlak**

Op **infrastructureel vlak** wordt de aan te gang zijnde inhaaloperatie m.b.t. verkeersveiligheid verdergezet. De verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker verdient hier bijzondere aandacht. Belangrijk is dat hier ook overlegd wordt met verenigingen die de belangen van de zachte weggebruiker behartigen.

#### **IV.3.1.1 Aanleg Fietspaden**

Jaarlijks wordt een bedrag van ongeveer 75 miljoen euro aangewend voor de aanleg van fietspaden langs Vlaamse gewestwegen. Er komt hier nog een bedrag van ongeveer 15 miljoen euro bovenop voor

het onderhoud van fietspaden. Via de module 13 van het mobiliteitsconvenant, krijgen gemeenten de mogelijkheid op in dit fietspadenbeleid mee te stappen.

Het overleg tussen Gewest en provincies m.b.t. tot de realisatie van een provinciaal fietsroutenetwerk wordt verder gezet. Na de uittekening van het provinciaal fietsroutenetwerk wordt via een vervolgcontract tussen het Vlaams Gewest en de provincies op dit terrein verder gewerkt.

Tussen het Vlaams Gewest en de Fietserbond werd een overeenkomst gesloten omtrent de uitvoering van een studie rond de knelpunten inzake fietsinfrastructuur langs gewestwegen in de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen. Er wordt een jaarlijks budget voorzien van ongeveer 2,5 miljoen euro (100 miljoen BEF) om deze knelpunten systematisch weg te werken.

In maart 2002 verscheen het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Vlaams Gewest. Deze losbladige publicatie bundelt normen, richtlijnen en aanbevelingen t.a.v. de wegbeheerders. Dit vademecum werd op ruime schaal verspreid, zodat ook alle steden en gemeenten er één tot hun beschikking krijgen. Dit dient er toe bij te dragen dat fietspaden in Vlaanderen op een meer uniforme manier worden aangelegd.

#### IV.3.1.2 Schoolomgevingen

Voor de herinrichting van schoolomgevingen is het mogelijk om tot 8.67 miljoen euro (350 miljoen BEF) per jaar uit te trekken in het kader van een specifieke subsidieregeling voor het verhogen van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen..

#### IV.3.1.3 Doortochten

Voorts wordt ook het beleid inzake de herinrichting van doortochten verder gezet. Voor de doortochten zal in de periode 2002-2004 gemiddeld 35 miljoen euro ( 1,4 miljard BEF) per jaar worden uitgetrokken

#### IV.3.1.4 Zwarte punten

De volgende 5 jaar zal er jaarlijks een bedrag van 100 miljoen euro aangewend worden voor het wegwerken van de zwarte punten langs Vlaamse gewestwegen. Er zal hiervoor een concrete samenwerking opgezet worden met de Vlaamse provincies en de Ouders van Verongelukte Kinderen.

#### IV.3.1.5 Wegwerken kleinere veiligheidsknelpunten

Er wordt sneller ingespeeld op allerlei kleinere veiligheidsknelpunten (bijvoorbeeld het aanleggen van vluchtheuvels voor de beveiliging van oversteekplaatsen, drempels, kleine asverschuivingen...). Dit budget werd bijna verdrievoudigd tot jaarlijks ongeveer 18,5 miljoen euro (750 miljoen BEF).



#### IV.3.1.6 Variabele snelheden

Op de E40-autosnelweg Brussel-kust, is er in de omgeving van Gent reeds een beperkte toepassing van een variabele snelheidsbeperking; deze installatie wordt door de federale politie gebruikt voor het zogenaamde "blokrijden". Dergelijke toepassingen zijn op ruimere schaal voorzien in het kader van het dynamisch verkeersbeheer dat momenteel wordt uitgebouwd. Op de autosnelwegen rond Antwerpen is reeds een groot aantal bijkomende camera's geplaatst om het verkeer beter te kunnen opvolgen. In 2002 is de vastlegging en in 2003 is de uitvoering aldaar voorzien van een eerste gedeelte van de "rijstrooksignalering". Met dat systeem kunnen verschillende verkeerstekens per rijstrook zichtbaar worden gemaakt in functie van de verkeersomstandigheden en dit om onder meer:

- veranderlijke snelheidsbeperkingen op te leggen;
- doelgroeprijstroken te realiseren (bepaalde rijstroken verbieden of voorbehouden voor bepaalde categorieën van weggebruikers);
- een gevaar of een komende hinder aan te kondigen.

In de volgende jaren is voorzien om dit systeem verder uit te bouwen op andere drukke gedeelten van vooral het autosnelwegennet.

#### IV.3.1.7 Signalisatie

Er wordt werk gemaakt van de rationalisering van de signalisatie.

- In het kader van de bewegwijzering naar openbare plaatsen en plaatsen van algemeen belang (stations, musea, pretparken, horeca, ...) worden alle gemeenten aangespoord om, in overleg met de Vlaamse Overheid globale bewegwijzeringsplans op te stellen voor het grondgebied van heel de gemeente (gewest- + gemeentewegen).
- In het kader van de categorisering van het wegennet, stelt de Vlaamse Overheid voor haar gewestwegen, overkoepelende bewegwijzeringsplans op; hierbij werd begonnen met het hoofdwegennet.
- In het kader van de vademecums "Fietsvoorzieningen" (momenteel beschikbaar) en "Voetgangersvoorzieningen" (momenteel in opmaak) worden duidelijke aanbevelingen gegeven voor uniforme en aangepaste schikkingen voor fietsers en voetgangers op kruispunten. Ook de signalisatie maakt hiervan deel uit en de toepassing van deze richtlijnen zal deze signalisatie uniformiseren en duidelijker maken
- Er wordt begonnen met de doorlichting en inventarisatie van de bestaande signalisatie op een aantal singuliere punten. Dit wordt geleidelijk aan uitgebreid maar het is een vrij intensief werk. Bij de doorlichting van de gevaarlijke punten (zie hoger) is dit ook een aandachtspunt.

### IV.3.1.8 Conflictvrije inrichtingen

De veiligheid van fietsers en voetgangers is een constante zorg; getuigen hiervan onder meer:

- het vademecum "Fietsvoorzieningen" (beschikbaar);
- het vademecum "Voetgangersvoorzieningen" (in opmaak);
- Hierin is in een aantal omstandigheden gekozen voor een conflictvrije inrichting ten voordele van de zwakke weggebruikers.

### IV.3.2 beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker

Ook op het vlak van het **beïnvloeden van het gedrag van de weggebruiker** worden verschillende pistes gevolgd.

Zowel de “Week van de Zachte Weggebruiker” als de “Week van Vervoering” staan in 2002 volledig in het teken van de verkeersveiligheid. Tijdens deze weken worden het fietsen ,het te voet gaan en het openbaar vervoer gepromoot als deeloplossing voor het mobiliteitsprobleem. Belangrijk is immers dat maatschappelijke groeperingen als daar zijn de Fietsersbond, de Bond voor Trein-tram en Busgebruikers, de Voetgangersbeweging , de Bond Beter Leefmilieu (allen verenigd in KOMIMO) o.a. zorgen voor een draagvlak, ook m.b.t. verkeersveiligheid toe naar de Vlaamse bevolking. Het Vlaams Gewest werkte ook samen met Levenslijn (campagne m.b.t. het dragen van de fietshelm, de Verkeerswaaier enz.) en met bijvoorbeeld het Rode Kruis (campagne inzake eerste hulp bij ongevallen). De recente module 15 inzake flankerende maatregelen biedt ook heel wat mogelijkheden voor de gemeenten. Deze kunnen bijvoorbeeld sensibilisatie-acties ondernemen inzake de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker (vb. folders,..).

Het Vlaams Gewest van zeer nabij betrokken bij de werkzaamheden van de staten-generaal voor de verkeersveiligheid en formuleerde in dit overlegkader verschillende voorstellen m.b.t. een verbeterde verkeersveiligheid. Zo vloeide het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid in feite voort uit de werkzaamheden van deze staten-generaal. Een aantal zaken die in dit wetsontwerp behandeld worden, zijn :

- de creatie van een boetefonds dat de politiezones in staat moet stellen te genieten van financiële steun voor de acties die ze ondernemen op het vlak van de verkeersveiligheid
- de aanpassing van de straffen aan de ernst van de overtreding (nieuwe classificatie van de overtredingen),
- de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen,
- de betere opvolging van de overtredingen, ..

Eén van de conclusies van de staten-generaal was de versterking van het controlebeleid : een wezenlijke verhoging van de controles op de autosnelwegen, met 10% vanaf 2002 (en ook 10% in 2003, 2004 en 2005); de steun van de federale politie aan de politiezones om hen te helpen een gelijkaardige verhoging van het aantal controles ten uitvoer te leggen voor de gewestwegen.

Het Vlaams Gewest voert ook zijn politiek verder m.b.t. het plaatsen van onbemande camera' s om het gedrag van de weggebruiker te veranderen.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde zorgt reeds verscheidene jaren lang voor heel wat impulsen op het vlak van verkeerseducatie en dit zowel naar het lager als het middelbaar onderwijs. Het is verder ook de bedoeling om per provincie 1 groot verkeerseducatiepark op te richten.

### **IV.3.3 Voertuigtechnologieën en verder onderzoek**

#### **IV.3.3.1 Steunpunt verkeersveiligheid**

De Vlaamse regering heeft haar goedkeuring gehecht aan de oprichting van een Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid (in samenwerking met LUC, VUB, PHL en VITO) als onderzoeksinstituut op het vlak van verkeersveiligheid. Minimum 8 deskundigen zullen gedurende een periode van 5 jaar onderzoek verrichten. Hiervoor is een budget van 750 duizend euro ( 30 miljoen BEF) per jaar voorzien in de begroting. Het steunpunt verkeersveiligheid verricht onderzoek in het hele veld van de verkeersveiligheid..

#### **IV.3.3.2 Inspelen op nieuwe technologieën**

Een intelligente snelheidsbeperking in de wagen is een veelbelovend middel dat door de Vlaamse Overheid aandachtig opgevolgd wordt. Het Vlaamse Gewest heeft daarom eind 2001 een aanbesteding gehouden voor de implementatie van een vooruitstrevend proefproject waarbij "overheidstoepassingen" zoals ISA op eenzelfde technologisch platform gecombineerd kunnen worden met voor de weggebruiker interessante toepassingen zoals dynamische routegeleiding, automatische noodoproep en lokalisatie bij ongeval, verkeersinformatie op maat, automatische immobilisatie van het voertuig na diefstal, enzomeer. Het is de bedoeling om een vloot van een honderdtal ISA-voertuigen uit te bouwen in het kader van dit proefproject. De proef wordt gerealiseerd in samenwerking met Acunia, een Vlaams technologiebedrijf dat vooruitstrevende technologie ontwikkelt, en met D'Ieteren. Acunia concentreert zich op de technologische kant van de zaak terwijl D'Ieteren zich vooral concentreert op de ontwikkeling van toepassingen die voor de consument interessant zijn, de zogenaamde "content". De eerste voertuigen zullen in het najaar van 2002 rondrijden. Er werd hiervoor een bedrag van 28 miljoen Bef of 700.000 Euro vastgelegd..

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

## **V.1 Wegen**

De administratie Wegen en Verkeer staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen.

De uitgaven kaderen in de vooropgestelde doelstellingen van AWW : de structurele bestrijding van de verkeersoverlast en omgevingshinder en de bevordering van de verkeersveiligheid, het verkeerscomfort, de verkeersleefbaarheid en de multimodale bereikbaarheid.

Voor 2003 zullen de beleidsprioriteiten zich hoofdzakelijk situeren op het vlak van veiligheidsverhogende verkeersmaatregelen en infrastructuurwerken :

- ◆ het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken.
- ◆ het realiseren of herinrichten van doortochten en schoolomgevingen.
- ◆ de (her)aanleg van fiets- en voetpaden.

Binnen het FFEU zal, specifiek voor het wegwerken van gevaarlijke punten, 100 miljoen euro worden voorbestemd

## **V.2 Gemeenschappelijk Vervoer**

Vooreerst wordt gewerkt aan de verdere invoering van de basismobiliteit in Vlaanderen. Hiervoor wordt een budgetverhoging van 25 miljoen euro ingeschreven in de begroting 2003.

Tevens wordt gestart met het opstarten van netoverschrijdende en geïntegreerde schoolvervoerplannen. Daartoe zal een stuurgroep worden opgericht met de bedoeling om een regelgevend kader te creëren, die eenzelfde en gelijke behandeling moeten waarborgen.. Alle betrokken partijen, waaronder de vertegenwoordigers van de verschillende schoolnetten, zullen hierbij worden betrokken.

Parallell zullen een aantal pilootprojecten worden opgestart, zodat de nodige ervaring kan worden opgedaan met de opmaak en de uitvoering van netoverschrijdende school-vervoerplannen.

In het kader van het netmanagement, hetwelke eerstdaags door de Vlaamse regering zal worden vastgelegd, zal de uitbouw van de voorstedelijke tramnetten in Gent en Antwerpen verdergezet worden. Ik verwijs hierbij naar de projecten op het Vlaams Infrastructuurfonds, waarbij diverse tramprojecten worden opgesomd in het fysisch investeringsprogramma van de begroting 2003.

Daarnaast zal in 2003 voor het eerst het bestaande net aan de regels van het netmanagement kunnen getoetst worden. In de projecten basismobiliteit zal vanaf 2003 dan ook rekening kunnen gehouden

worden met deze regels, waardoor ook hier een eerste belangrijke aanzet tot invulling van het netmanagement zal gegeven worden.