

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN

Versie oktober-2003

BELEIDSVOORNEMENS

INHOUD

MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN	1
BELEIDSVOORNEMENS	1
INHOUD	2
1 HISTORIEK	7
1.1 REGEERAKKOORD	7
1.2 TOTSTANDKOMING “ONTWERP MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN”	8
2 REFERENTIEKADER VLAAMS MOBILITEITSBELEID	10
2.1 DUURZAME MOBILITEIT ALS STREEFDOEL (2030)	10
2.2 HET EUROPESE VERVOERSBELEID (2010)	11
3 DOELSTELLINGEN VLAAMS MOBILITEITSBELEID (2010)	15
3.1 DOELSTELLING 1: HET VRIJWAREN VAN DE BEREIKBAARHEID	15
3.1.1 <i>Omschrijving van de doelstelling</i>	15
3.1.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	16
3.1.3 <i>Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden</i>	18
3.2 DOELSTELLING 2: HET GARANDEREN VAN DE TOEGANKELIJKHEID	18
3.2.1 <i>Omschrijving van de doelstelling</i>	18
3.2.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	19
3.2.3 <i>Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden</i>	20
3.3 DOELSTELLING 3: HET VERZEKEREN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID	21
3.3.1 <i>Omschrijving van de doelstelling</i>	21
3.3.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	21
3.3.3 <i>Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden</i>	22
3.4 DOELSTELLING 4: HET VERBETEREN VAN DE VERKEERSLEEFBAARHEID	22
3.4.1 <i>Omschrijving van de doelstelling</i>	22
3.4.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	23
3.4.3 <i>Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden</i>	23
3.5 DOELSTELLING 5: HET TERUGDRINGEN VAN SCHADE AAN NATUUR EN MILIEU	24
3.5.1 <i>Omschrijving van de doelstelling</i>	24
3.5.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	25
3.5.3 <i>Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden</i>	25
4 RELATIE MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN EN ‘PACT VAN VILVOORDE’	27
5 AANBEVELINGEN VLAAMS PARLEMENT M.B.T. VLAAMS MOBILITEITSBELEID	29
6 KRITISCHE SUCCESFACTOREN VLAAMS MOBILITEITSBELEID	32
6.1 KSF 1: BEHEERSING VAN DE VERPLAATSINGSBEHOEFTE	32
6.1.1 <i>Omschrijving</i>	32
6.1.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	33
6.2 KSF 2: REALISEREN TRENDBREUK IN ONTWIKKELING VAN AUTOMOBILITEIT	33
6.2.1 <i>Omschrijving</i>	33
6.2.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	34
6.3 KSF 3: VEILIG EN MILIEUVRIENDELIJK VERKEERSGEDRAG	34
6.3.1 <i>Omschrijving</i>	34
6.3.2 <i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	35
6.4 KSF 4: VERSNELDE INTRODUCTIE VAN NIEUWE TECHNOLOGIE	35

6.4.1	<i>Omschrijving</i>	35
6.4.2	<i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	36
6.5	KSF 5: BEREIKEN VAN HET MAAT SCHAPPELIJK DRAAGVLAK	37
6.5.1	<i>Omschrijving</i>	37
6.5.2	<i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	38
6.6	KSF 6: DOELMATIGE AANWENDING VAN DE FINANCIËLE MIDDELEN	38
6.6.1	<i>Omschrijving</i>	38
6.6.2	<i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	39
6.7	KSF 7: NOODZAKELIJKE KENNIS EN INSTRUMENTEN	39
6.7.1	<i>Omschrijving</i>	39
6.7.2	<i>Nagestreefde beleidseffecten</i>	39
7	MAATREGELENPAKKETTEN DUURZAME MOBILITEIT	40
7.1	MAATREGELENPAKKET 1: VERHOGEN KWALITEIT VERVOERSALTERNATIEVEN	40
7.1.1	<i>Toelichting</i>	40
7.1.2	<i>Nagestreefde effecten</i>	41
7.1.3	<i>Strategische projecten mobiliteitsbeleid</i>	42
	1. Verhoging van het aanbod stads- en streekvervoer	42
	2. Kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer	44
	3. Aanbieden van geïntegreerde mobiliteitsdiensten	45
	4. Instandhouden en uitbouw van veilige fietsinfrastructuur	46
	5. Uitbouw van het hoofdwatwegennet conform het RSV	46
	6. Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwatwegennet	48
	7. Gegarandeerde vaartijden voor de binnenvaart	49
	8. Onderhoud net van kleinere waterlopen	49
	9. Aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden	49
7.1.4	<i>Aanvullende projecten op Vlaams niveau</i>	50
	10. Gericht locatiebeleid	50
	11. Vervoer op maat	51
	12. Voorzien in water- of spoorgebonden terreinen	51
	13. Mogelijkheden tot interne transportsystemen vergroten voor bedrijven	51
	14. Oplossing problematiek baggerspecie	51
	15. Voldoende bekwame schippers	52
7.1.5	<i>Onderzoeksprojecten</i>	52
7.1.6	<i>Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau</i>	54
	16. Onderhoud van fiets- en voetpaden	54
	17. Fijn netwerk van lokale fietsinfrastructuur	54
	18. Aanleg fietsstallingen	54
7.1.7	<i>Aanvullende projecten op federaal niveau</i>	55
	19. Verhoging vervoersaanbod spoor in het personenverkeer	55
	20. Kwaliteitsverhoging spoorvervoer personenverkeer	57
	21. Kwaliteitsverbetering spoorvervoer goederenvervoer	58
	22. Uitbouw spoorwegennet voor personenverkeer	59
	23. Wegwerken missing links in goederenvervoer per spoor	61
	24. Uitbouw van sturingssystemen voor het spoorwegennet	62
7.1.8	<i>Aanvullende initiatieven op Europees niveau</i>	62
7.1.9	<i>Maatschappelijk draagvlak</i>	69
7.2	MAATREGELENPAKKET 2: DOELMATIG INFRASTRUCTUURBELEID VOOR HET WEGVERKEER	70
7.2.1	<i>Toelichting</i>	70
7.2.2	<i>Nagestreefde effecten</i>	70
7.2.3	<i>Strategische projecten mobiliteitsbeleid</i>	71
	25. Uitbouw hoofdwegennet en primaire I conform het RSV	71
	26. Uitbouw verkeerssturingssystemen op hoofdwegennet	74
	27. Veilig en ondersteunend onderliggend wegennet	74
	28. Oprichting coördinerend punt voor werkzaamheden	76
	29. Inpassing infrastructuur in de stedelijke omgeving	77
	30. Landschappelijke inpassing verkeersinfrastructuur	78
7.2.4	<i>Het beperken van lichthinder is soms in contradictie met de vereisten van verkeersveiligheid. Prioriteitsstelling zal dan worden gegeven aan verkeersveiligheid. Aanvullende projecten op Vlaams niveau</i>	80

31.	Vrijwaren van hoofdasen van geluidsgevoelige functies	80
7.2.5	<i>Onderzoeksprojecten</i>	80
7.2.6	<i>Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau</i>	81
32.	Wegwerken gevaarlijke punten	81
33.	Sturingssystemen op het onderliggende wegennet	81
7.2.7	<i>Aanvullende projecten op federaal niveau</i>	81
7.2.8	<i>Aanvullende initiatieven op Europees niveau</i>	81
7.2.9	<i>Maatschappelijk draagvlak</i>	82
7.3	MAATREGELENPAKKET 3: EFFICIËNT GEBRUIK VERVOERMIDDELEN EN INFRASTRUCTUUR	83
7.3.1	<i>Toelichting</i>	83
7.3.2	<i>Nagestreefde effecten</i>	83
7.3.3	<i>Strategische projecten mobiliteitsbeleid</i>	84
34.	Stimuleren carpooling	84
35.	Stimuleren autodelen	85
36.	Financiële stimuli	85
37.	Bewerkstellingen van een digitale binnenvaartmarkt	86
38.	Promotie binnenvaart en short sea shipping (SSS)	86
39.	Vervoersmanagement personenverkeer	86
40.	Vervoersmanagement goederen	87
41.	Gebruiksheffingen	88
7.3.4	<i>Aanvullende projecten op Vlaams niveau</i>	89
42.	Stimuleren van thuiswerken	89
43.	Stimuleren van flexibele werkvormen	89
44.	Flexibele logistieke concepten in het goederenvervoer	90
7.3.5	<i>Onderzoeksprojecten</i>	90
7.3.6	<i>Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau</i>	90
45.	Restrictief parkeerbeleid	90
7.3.7	<i>Aanvullende projecten op federaal niveau</i>	91
46.	Internaliseren van milieukosten	91
47.	Fiscale ondersteuning gebruik vervoersalternatieven	91
7.3.8	<i>Aanvullende initiatieven op Europees niveau</i>	92
7.3.9	<i>Maatschappelijk draagvlak</i>	93
7.4	MAATREGELENPAKKET 4: VERHOGEN HANDELINGSBEKWAAMHEID EN BEKOMEN VAN EEN MENTALITEITSWIJZIGING	95
7.4.1	<i>Toelichting:</i>	95
7.4.2	<i>Nagestreefde effecten:</i>	95
7.4.3	<i>Strategische projecten mobiliteitsbeleid</i>	96
48.	Oprichting van provinciale verkeerseducatieve parken	96
49.	Sensibilisatiecampagnes veilig rijden	96
50.	Handhaving via automatische systemen	97
51.	Behandeling van rijgedragsproblemen	97
52.	Stimuleren van een veiligheidscultuur bij bedrijven	98
53.	Informatieverschaffing milieuvriendelijk rijden	98
7.4.4	<i>Aanvullende projecten op Vlaams niveau</i>	98
54.	Verkeersopvoeding in het secundair onderwijs	98
7.4.5	<i>Onderzoeksprojecten</i>	99
7.4.6	<i>Aanvullende initiatieven op gemeentelijk niveau</i>	100
55.	Aanleg leerpaden voor jonge fietsers en voetgangers	100
7.4.7	<i>Aanvullende projecten op federaal niveau</i>	100
56.	Aanpassing van de rijopleiding (B)	100
57.	Invoeren van rijgeschiktheidstest voor de rijbewijzen C, D en E	100
58.	Effectief handhavingsbeleid	101
59.	Medeverantwoordelijkheid	102
7.4.8	<i>Aanvullende initiatieven op Europees niveau</i>	102
7.4.9	<i>Maatschappelijk draagvlak</i>	104
7.5	MAATREGELENPAKKET 5: EEN INTELLIGENT, VEILIG EN MILIEUVRIENDELIJK VOERTUIGENPARK	105
7.5.1	<i>Toelichting</i>	105
7.5.2	<i>Nagestreefde effecten</i>	106

7.5.3	<i>Strategische projecten mobiliteitsbeleid</i>	106
	60. Ombouw van het bestaande voertuigenpark	106
	61. Sensibilisatie en informatieversteviging	108
	62. Uitbouw van veilige en milieuvriendelijk wagenpark bij Vlaamse overheid	108
7.5.4	<i>Aanvullende projecten op Vlaams niveau</i>	108
	63. Fiscale voordelen voor veilige en milieuvriendelijke wagen	108
7.5.5	<i>Onderzoeksprojecten</i>	109
7.5.6	<i>Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau</i>	109
	64. Uitbouw van veilige en milieuvriendelijk wagenpark	109
	65. Sensibilisatieacties onderhoud voertuigen	109
7.5.7	<i>Aanvullende projecten op federaal niveau</i>	110
	66. Verbeterd onderhoud en inspectie	110
7.5.8	<i>Aanvullende initiatieven op Europees niveau</i>	110
7.5.9	<i>Maatschappelijk draagvlak</i>	113
8	BESTUURLIJKE ASPECTEN VAN HET MOBILITEITSBELEID	115
8.1	NOODZAAK AAN GEÏNTEGREERDE AANPAK VAN MOBILITEITSPROBLEMATIEK	115
8.1.1	<i>Beleidsafstemming tussen beleidsdomeinen</i>	115
8.1.2	<i>Beleidsafstemming tussen bestuursniveaus</i>	118
8.1.3	<i>Instrumenten voor beleidsintegratie en beleidsafstemming</i>	120
	67. Integrale effectrapportering	120
	68. Mobiliteitseffectenrapportering (Mober)	120
	69. Decretale basis voor het mobiliteitsbeleid	120
	70. Beleidsovereenkomsten	121
	71. Gebiedsgerichte samenwerking	122
	72. Optimaliseren van bestaand beleidsinstrumentarium	123
	73. Compensaties bij verlies van natuur	123
8.2	BEVORDEREN VAN DE VERANTWOORDELIJKHEIDSZIN	123
8.2.1	<i>Duidelijke taakverdeling tussen de verschillende bestuursniveaus</i>	124
8.2.2	<i>Duidelijke taakverdeling tussen de verschillende beleidsactoren</i>	124
8.2.3	<i>Samenwerking tussen beleidsactoren</i>	126
8.2.4	<i>Verantwoorde aanwending van de financiële middelen</i>	127
8.2.5	<i>Responsabilisering van de burger</i>	128
8.2.6	<i>Instrumenten voor het bevorderen van de verantwoordelijkheidszin</i>	128
	74. Doelmatigheidsanalyse	128
	75. Integratie van budgettaire en economische en analytische boekhouding	128
	76. Beheersovereenkomsten met agentschappen	128
8.3	ZO GROOT MOGELIJKE PARTICIPATIE AAN HET BELEID	129
8.3.1	<i>Inspraak bij de probleemformulering</i>	129
8.3.2	<i>Inspraak bij de beleidsformulering</i>	130
8.3.3	<i>Inspraak bij de beleidsuitvoering</i>	130
8.3.4	<i>Instrumenten voor de inspraak</i>	131
	77. Oprichting Mobiliteitsraad Vlaanderen	131
	78. Inspraakkanalen naar de niet georganiseerde bevolking	131
	79. Vlaamse portaalsite voor mobiliteit	132
8.4	OPERATIONELE DOORVERTALING MOBILITEITSBELEID	132
8.4.1	<i>Regeerakkoord</i>	133
8.4.2	<i>Opstellen van beleidsnota's per legislatuur</i>	133
8.4.3	<i>Jaarlijkse beleidsbrieven</i>	134
8.4.4	<i>Begrotingsopmaak</i>	134
8.5	MONITORING VAN HET MOBILITEITSBELEID	134
8.5.1	<i>Monitoring van de externe omgeving</i>	135
8.5.2	<i>Monitoring van de strategische beleidsdoelstellingen en kritische succesfactoren (outcome-indicatoren)</i>	135
8.5.3	<i>Monitoring van de beleidsovereenkomsten (input en output-indicatoren)</i>	136
8.5.4	<i>Monitoring van de beheersovereenkomsten (input en output-indicatoren)</i>	137
8.5.5	<i>Instrumenten met betrekking tot beleidsopvolging en -bijsturing</i>	137
	80. Ontwikkelen van managementinformatiesysteem en de invulling ervan	137
	81. Ontwikkelen van beleidsindicatoren en beleidseffectenrapportering	137
9	FINANCIERING VAN HET VLAAMS MOBILITEITSBELEID	139

9.1	GLOBALE RAMING VAN DE KOSTEN	139
9.1.1	<i>Algemeen</i>	139
9.1.2	<i>Totale kosten en groeipad</i>	140
9.1.3	<i>Mogelijk aan te wenden financieringsmiddelen</i>	140
9.2	FINANCIËLE BESPREKING PER MAATREGELENPAKKET	142
9.2.1	<i>Maatregelenpakket 1: Verhoging kwaliteit en gebruik vervoersalternatieven</i>	142
9.2.2	<i>Maatregelenpakket 2: Efficiënt en effectief infrastructuurbeleid</i>	152
9.2.3	<i>Maatregelenpakket 3: Efficiënt gebruik vervoermiddelen en infrastructuur</i>	160
9.2.4	<i>Maatregelenpakket 4: Verhoging handelingsbekwaamheid van weggebruikers</i>	162
9.2.5	<i>Maatregelenpakket 5: Veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark</i>	164
9.3	MEDEFINANCIERING VAN SPOORGERELATEERDE PROJECTEN	165
9.4	BALANS IN EVENWICHT?	165
10	VERWACHTINGEN T.A.V. HET EUROPESE NIVEAU	167
11	AANBEVELINGEN VOOR EEN VERDERE STAATSHERVORMING	169
12	BESLISSING VAN DE VLAAMSE REGERING	170

1 HISTORIEK

1.1 Regeerakkoord

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 Vlaamse 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 dende hierbij te worden uitgebouwd tot een volwaardig alternatief voor de auto. Conform het regeerakkoord handelt het ontwerp mobiliteitsplan “Duurzame mobiliteit in Vlaanderen” dan ook **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 spoor¹.

Het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen spreekt zich bijgevolg niet uit over de zeevaart of het te voeren havenbeleid. Voor de beleidsopties in dit verband wordt verwezen naar de in opmaak zijnde strategische plannen voor de vier zeehavengebieden (Antwerpen, Brugge-Zeebrugge, Gent en Oostende) (zie regeerakkoord 13 juli 1999). Ook het luchtvaartbeleid komt in het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen niet ter sprake. Het feit dat de beleidsopties voor zowel de zeehavens als de luchthavens worden ontwikkeld binnen een eigen kader betekent niet dat binnen het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen geen rekening werd gehouden met de dynamiek en de impact die uitgaat van zowel de lucht- als de zeehavens. Voor de bepaling van de noodzaak aan hinterlandverbindingen was het immers mogelijk terug te grijpen naar vroegere studies en prognose over de trafiekontwikkelingen voor zowel havens als luchthavens. Indien uit de toekomstige, door de Vlaamse Regering goedgekeurde strategische plannen voor zee- en luchthavens, de noodzaak zou blijken aan bijkomende hinterlandverbindingen zal hiermee rekening worden gehouden bij een 5-jaarlijkse evaluatie en bijstelling van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

Ook de veiligheid, in de betekenis van ‘bescherming tegen overstroming’, komt in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen niet aan bod. De beleidsopties inzake veiligheid (incl. waterkering) en integraal waterbeleid zullen immers in de toekomst beleidsmatig gevat worden door andere beleidsplannen, met name de waterbeleidsnota en de beleidsplannen op stroomgebied- en bekkenniveau zoals voorzien in het voorontwerp van decreet betreffende het integraal waterbeleid. Voor de recreatieve functie van de waterlopen wordt verwezen naar het in opmaak zijnde beleidsplan waterrecreatie en -toerisme.

De in dit document geformuleerde beleidsaanbevelingen spreken zich dan ook niet uit, noch op inhoudelijk vlak noch op financieel vlak, over de noodzakelijkheid van beleidsmaatregelen met betrekking tot waterrecreatie, wateroverlast, maritieme toegang, nautisch beheer, edm.

¹ Een regering voor de Vlamingen, juli 1999, p. 43-45

Bij het uitwerken van voorliggende beleidsaanbevelingen werd wel rekening gehouden met de beleidsopties in verband met mobiliteit die vervat zitten in de beleidsplannen die door de Vlaamse Regering reeds werden goedgekeurd, zoals het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen² en het Jeugdbeleidsplan³. Ook met de in ontwerp aan de Vlaamse Regering voorgelegde plannen (zoals het Ontwerp Vlaams Milieubeleidsplan 2003-2007 en het voorontwerp van Vlaams Klimaatsplan 2002-2005) werd rekening gehouden. Tot slot kan gesteld worden dat de voorliggende beleidsaanbevelingen consistent zijn met de beleidsopties vervat in het ontwerp 'Vlaams Toaalplan Fiets' dat in oktober 2002 aan het Vlaamse Parlement werd overgemaakt.

1.2 Totstandkoming “Ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen”

Het ontwerp beleidsplan “Duurzame mobiliteit Vlaanderen” is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen de wetenschappelijke wereld⁴ en de Vlaamse administratie⁵ met als doel te komen tot een richtinggevend kader voor het toekomstige mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het regeerakkoord en rekening houdend met de krachtlijnen vervat in de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare werken (1999-2004)” werd een voorstel van beleidsplan opgesteld voor de korte (tot 2007), middellange (2012) en lange termijn (na 2012). Bij het uitzetten van deze globale beleidslijnen beperkt het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen zich niet enkel tot de gewestelijke bevoegdheden. Ook de andere bestuursniveaus (gemeenten, provincies, federale overheid) worden 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. Zo werd op administratief niveau, via overleg op niveau van de stuurgroep⁶, gestreefd naar een zo groot mogelijke consensus. Om de betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld te garanderen werd aan het wetenschappelijk consortium, bij aanvang van haar opdracht, gevraagd een zo ruim mogelijke consultatie te organiseren van maatschappelijke relevante actoren teneinde hun bekommernissen te kennen met betrekking tot de mobiliteitsproblematiek. De niet georganiseerde bevolking werd geconsulteerd via focusgroepen⁷.

Om het duurzame karakter van het beleidsplan te waarborgen werd het ontwerpbeleidsplan via een strategische milieueffectenrapportering⁸ aan een milieutoets (inclusief de sociale aspecten) en via een impactanalyse⁹ aan een economische toetsing onderworpen. Met de aanbevelingen en resultaten van deze effectenrapportering werd in belangrijke mate rekening gehouden.

Op 4 juli 2001 werd het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen door de bevoegde minister overgemaakt aan het Vlaamse Parlement. Op 2 oktober 2001 werd het ontwerp mobili-

² Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, september 1997 en het decreet van 17 december 1997 houdende de bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

³ Jeugdbeleidsplan van de Vlaamse Regering, mei 2002

⁴ Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001, p. 17

⁵ Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001, p. 17

⁶ Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001, p. 17

⁷ Zie ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, juni 2001- bijlage focusgroepen

⁸ Zie hiervoor onderzoeksopdracht “milieu-impactbepaling van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen d.m.v. strategische m.e.r.” deelrapport 2: Strategische MER van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Aminor - cel Lucht, september 2001

Zie Economische impactanalyse, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Mobiliteitscel, september 2001

teitsplan Vlaanderen door de Vlaamse administratie toegelicht in de commissie voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie van het Vlaamse Parlement. Vervolgens werd het ontwerp beleidsplan besproken in de commissie vergaderingen van 10, 16, 23 en 24 oktober en van 6, 7 en 14 november 2001¹⁰.

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

In de plenaire zitting van 8 mei 2002 werd, met kennis van de aanbevelingen van de SERV, een voorstel van resolutie “betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan” door het Vlaamse Parlement aangenomen.

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

Op basis van de resolutie van het Vlaamse Parlement en rekening houdend met de aanbevelingen en voorstellen geformuleerd door diverse instanties, worden in voorliggend document de beleidsaanbevelingen geformuleerd aan de Vlaamse Regering met betrekking tot het mobiliteitsbeleid voor de korte (tot 2007) en de middellange termijn (tot 2012).

¹⁰ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, verslag, Vlaams Parlement, stuk 964 (2001-2002) –

2 REFERENTIEKADER VLAAMS MOBILITEITSBELEID

2.1 Duurzame mobiliteit als streefdoel (2030)

Sinds de conferentie van Rio de Janeiro in 1992 is het begrip “duurzame ontwikkeling” geleidelijk aan het leidmotief geworden voor het beleid op de verschillende beleidsniveaus (mondiaal, Europees, federaal en Vlaams niveau). In het verlengde hiervan probeert het mobiliteitsplan Vlaanderen invulling te geven aan deze vrij abstracte notie “duurzaamheid”.

Hiervoor wordt teruggegrepen naar de definitie zoals geformuleerd door de OESO¹¹. Deze organisatie omschrijft “duurzame mobiliteit” als een vorm van mobiliteit die geen gevaar vormt voor de volksgezondheid of voor de ecosystemen en toch voldoet aan de vraag naar ‘bereikbaarheid’ maar op een zodanige manier dat (a) het verbruik van hernieuwbare energiebronnen kleiner is dan de regeneratiesnelheid ervan en (b) het verbruik aan uitputbare energiebronnen kleiner dan de ontwikkeling van hernieuwbare substituten.

Sleutelwoorden voor duurzame mobiliteit zijn bijgevolg: bereikbaarheid, economisch welzijn, billijkheid, gezondheid en veiligheid, efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en het voorkomen van verontreiniging¹².

Met de criteria bereikbaarheid, economisch welzijn en billijkheid wordt vooral verwezen naar de maatschappelijke rol van de mobiliteit. Ons huidig transportsysteem laat immers een comfortabele manier (over langere afstanden) van verplaatsen toe. Hierdoor komt een grotere diversiteit aan producten binnen bereik en is economische groei en welvaartontwikkeling mogelijk. Op individueel vlak is mobiliteit een voorwaarde is om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven en de intellectuele horizon te verruimen. Naar de toekomst toe is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid deze baten niet uit het oog verliest, maar integendeel ze poogt voor iedereen ter beschikking te stellen.

Met de criteria gezondheid, veiligheid, efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en het voorkomen van verontreiniging wordt verwezen naar de keerzijde van de medaille. De toenemende mobiliteit veroorzaakt immers grote maatschappelijke kosten. Vooreerst zijn er de rechtstreekse kosten zoals bijvoorbeeld de investeringen in infrastructuur of de financiële middelen voor het onderhoud van deze infrastructuur of voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn er ook de enorme onrechtstreekse kosten zoals de vele ongevallen, de gezondheidsproblemen, de schade aan natuur en milieu, de files, enz. Deze problemen, die zich zowel op lokaal niveau als op regionaal en mondiaal niveau (cfr. klimaatsverandering t.g.v. het broeikas-effect) voordoen vereisen dan weer een sturend beleid met oog voor de gezondheids- en veiligheidsproblematiek, dat streeft naar een efficiënt gebruik van ruimte en natuurlijke hulpbronnen en verontreiniging in de mate van het mogelijke voorkomt.

¹¹ zie bijvoorbeeld OECD, EST, Environmentally Sustainable Transport, futures, strategies and best practices, Synthesis Report of the OECD project on Environmentally Sustainable Transport EST, oktober 2000, Vienna, p. 35

¹² Towards Sustainable transportation, OECD proceedings, Vancouver, British Columbia, 24-27 March 1996

De uitdaging waarvoor het mobiliteitsbeleid zich in de toekomst geplaatst ziet is dan ook tweeledig en kan omschreven worden als: **“het voorzien in de verplaatsingsbehoeften van mensen en een efficiënt economisch functioneren van onze maatschappij mogelijk maken maar op een zodanige manier dat voldaan wordt aan veiligheids-, milieu-, natuur-, en gezondheidsvereisten”**.

2.2 Het Europese vervoersbeleid (2010)

Het voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid hoger liggende beleidskader is dit van het Europese transportbeleid. Ook hier staan de principes van ‘duurzame ontwikkeling’ centraal (zie conclusies van de Europese Raad van Göteborg van 15 en 16 juni 2001)¹³. Een op duurzaam vervoer gericht beleid moet, aldus de Europese Commissie, zowel de toenemende verkeersvolumes en verkeerscongestie, de geluidsoverlast en verontreiniging aanpakken als het gebruik van milieuvriendelijke transportmiddelen bevorderen tezamen met het volledig doorrekenen van sociale en milieu/natuurkosten in de prijs. Verder moeten maatregelen worden genomen om de groei van de vervoersector en de groei van het BBP in aanzienlijke mate te ontkoppelen, met name door een verschuiving van het vervoer over de weg naar spoor- of waterweg voor wat het goederenvervoer betreft en naar het openbaar vervoer (trein en stads- en streekvervoer) voor wat het personenvervoer betreft.

Prioritaire doelstellingen op Europees niveau zijn:

- het toenemend vervoersvolume in sterke mate loskoppelen van de groei van het BBP teneinde de congestie te beperken en andere ongunstige neveneffecten van het vervoer te verminderen.
- een verschuiving teweeg te brengen van het wegvervoer naar het vervoer per spoor, over het water en het collectief personenvervoer, zodat het aandeel van het wegvervoer in 2010 niet groter zal zijn dan in 1998. Dit streven naar een nieuw evenwicht tussen vervoersmodaliteiten krijgt sinds de Europese Raad van Göteborg een centrale plaats in de Europese strategie voor duurzame ontwikkeling/duurzame mobiliteit¹⁴.
- streven naar een halvering van het aantal verkeersslachtoffers door een geïntegreerd beleid, dat rekening houdt met zowel menselijke als technische factoren en gericht is op vergroting van de veiligheid op het trans-Europese wegennet.
- inspelen op de behoeften van de gebruikers, die bij stijgende kosten voor mobiliteit een hoogwaardige dienstverlening en eerbiediging van hun rechten mogen verwachten van zowel openbare als particuliere ondernemingen. De gebruiker dient centraal te staan in de organisatie van het vervoer.
- vermindering van de afhankelijkheid van aardolie door het gebruik van alternatieve brandstoffen en verbetering van het energierendement van de vervoersmodaliteiten¹⁵.

Om deze doelstellingen te realiseren schuift het Europese Witboek, voor de periode tot 2010, een actieprogramma met zestig beleidsmaatregelen naar voren en een aantal ijkpunten. Het voorziet tevens in een systeem van monitoring (met een tussenbalans in 2005),

¹³ Conclusies van het voorzitterschap, Europese Raad van Göteborg (15 en 16 juni 2001), stuk SN 200/1/01 REV 1

¹⁴ Hierdoor zal de groei van het goederenvervoer over de weg aanzienlijk beperkt worden (38 % in plaats van 50 % tussen 1998 en 2010). Deze ontkoppeling is nog sterker in het personenvervoer per auto (toename van het verkeer met 21 % t.o.v. een stijging van het BBP met 43 %).

¹⁵ In haar groenboek over de continuïteit van de energievoorziening van de Europese Unie heeft de Commissie voorgesteld om voor het wegtransport ernaar te streven dat 20 % van de klassieke brandstof in 2020 vervangen is door alternatieve brandstoffen.

om na te gaan of de cijfermatige doelstellingen (op vlak van marktaandeelen van vervoersmodaliteiten of verkeersveiligheid) worden behaald.

In grote lijnen hebben de beleidsmaatregelen betrekking op:

- het geven van impulsen voor het spoor. De bedoeling is hier het waarborgen van een geleidelijke openstelling van de Europese spoorwegmarkt, het vergroten van de veiligheid op het spoor door middel van een voorstel van richtlijn, de oprichting van een communautaire structuur voor spoorweginteroperabiliteit en –veiligheid, het steunen van de bouw van nieuwe infrastructuurvoorzieningen (met name van spoorlijnen waarop goederenvervoer prioriteit geniet) en het op gang brengen van een dialoog met de spoorwegindustrie in het kader van een vrijwillige overeenkomst om milieu/natuurhinder te verminderen.
- Het geven van kwaliteitsimpulsen voor het wegvervoer. De beoogde maatregelen hebben betrekking op het harmoniseren van controles en sancties vanaf 2001, het aantrekkelijk houden als beroep van het wegtransport door ontwikkeling van de benodigde kennis, het garanderen van goede arbeidsomstandigheden en het harmoniseren van de minimale verplichte bepalingen in vervoersovereenkomsten, zodat bij stijgende kosten (bijvoorbeeld van brandstof) herziening van tarieven mogelijk wordt.
- Het bevorderen van de rivierscheepvaart door het vereenvoudigen van de voorschriften voor de scheepvaart op zee en de rivieren, met name door de invoering van één loket voor de administratieve en douaneformaliteiten en door hergroepering van alle betrokkenen in het logistieke proces. Aanvullend dient de situatie van de riviervaart te worden verbeterd door uniformisering van de technische voorschriften, harmonisatie van vaarcertificaten voor het gehele communautaire netwerk van vaarwegen met inbegrip van de Rijn, het harmoniseren van de voorwaarden ten aanzien van rusttijden, aantallen bemanningsleden, samenstelling van de bemanning en van de vaartijden van binnenvaartschepen.
- Het intermodaal vervoer tot werkelijkheid te maken. De bedoeling is hier te komen tot een nieuw programma ter bevordering van de alternatieven voor het wegtransport en een voorstel voor een nieuw communautair kader voor de ontwikkeling van het beroep van planner voor geïntegreerd vrachtvervoer en standaardisatie van transporteenheden en technieken voor het laden van goederen.
- Het verwezenlijken van een trans-Europees netwerk. Deze actie houdt de herziening in van de richtlijnen voor het trans-Europese netwerk om knelpunten op te heffen door het bevorderen van corridors met voorrang voor goederenverkeer, de realisatie van een snel netwerk voor het reizigersvervoer en door verkeersmanagement. Verder dringt een herziening zich op van het trans-Europese netwerk, met name gericht op de integratie van netwerken van de kandidaat-lidstaten, de invoering van het concept van snelwegen op zee, ontwikkeling van de luchthavencapaciteit en de versterking op het hele continent van de territoriale cohesie. Verder wordt de invoering voorgesteld van een communautair kader voor toewijzing van de opbrengsten van gebruiksheffingen bij de bouw van nieuwe infrastructuurvoorzieningen (met name voor spoor) evenals het harmoniseren van de minimale veiligheidsnormen voor wegentunnels en spoor-tunnels die deel uitmaken van het trans-Europese vervoersnetwerk.
- Het vergroten van de verkeersveiligheid door het harmoniseren vanaf 2005 (voor het internationale beroepsvervoer) van de voorschriften voor controle en sancties op het trans-Europese wegennet (met name op het gebied van snelheidsovertredingen en alcohol in het verkeer), het opstellen van een lijst met bijzonder gevaarlijke punten op de

trans-Europese routes en het harmoniseren van de aanduiding van deze punten. Ook het verplichten van de bouwers van touringcars om alle stoelen te voorzien van veiligheidsgordels zal bijdragen tot het behalen van de veiligheidsdoelstellingen. Verdere aandachtspunten zijn het voorkomen van gevaarlijk gedrag en het uitwisselen van goede praktijkvoorbeelden om verantwoordelijk gedrag op de weg te stimuleren via opleiding en scholing van jonge automobilisten. Ook de inspanningen om alcoholgebruik in het verkeer tegen te gaan dienen verder gezet te worden evenals het zoeken naar oplossingen voor het probleem van drugs- of medicijngebruik.

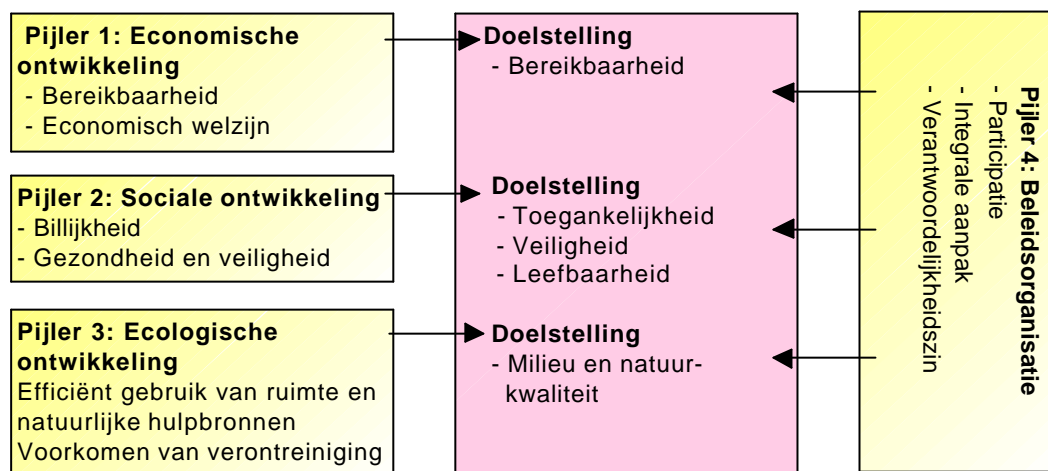
- Vaststelling van een doelmatig heffingenbeleid voor het vervoer. Ten behoeve hiervan zal een voorstel van een kaderrichtlijn worden uitgewerkt met de uitgangspunten voor en de opbouw van de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur. Verder zou een gemeenschappelijke methodiek worden opgesteld voor de vaststelling van de hoogte van tarieven, gecompenseerd door de afschaffing van bestaande belastingen waarmee ook kruisfinanciering mogelijk wordt, het versterken van de samenhang van het belastingstelsel door met een voorstel te komen voor één enkele heffing op brandstof voor het beroepsgoederenverkeer en dit om de interne markt volledig tot zijn recht te laten komen en tenslotte het presenteren van een richtlijn die de interoperabiliteit waarborgt van betaalsystemen op het trans-Europese wegennet.
- Erkenning van rechten en plichten van reizigers. De bedoeling is hier in de periode tot 2004, voor zover mogelijk, de communautaire maatregelen ter bescherming van de rechten van de reizigers ook van toepassing te laten worden op andere vervoersmodaliteiten, met name bij de spoorwegen, de scheepvaart en voor zover mogelijk het stadsvervoer. Dit heeft met name betrekking op de kwaliteit van de dienstverlening en de ontwikkeling van kwaliteitsindicatoren, contractvoorwaarden, transparantie van informatievoorzieningen aan reizigers en regelingen voor buitengerechtelijke beslechting van geschillen. Verder zullen de algemene uitgangspunten worden omschrijven die moeten gelden voor diensten van algemeen economisch belang op vervoersgebied en dit om reizigers een hoogwaardige dienstverlening te kunnen bieden.
- Ontwikkeling van hoogwaardig stadsvervoer. Vooral in de gebieden rond de steden is de mobiliteit moeilijker in te perken en kan minder eenvoudig aan de vraag worden voldaan omdat het openbaar vervoer er in zijn huidige vorm onvoldoende flexibel blijkt te zijn. Daar komt nog bij dat het gebruik van het openbaar vervoer in bepaalde gebieden en op bepaalde momenten van de dag wordt ontmoedigd door een gevoel van onveiligheid. Op basis van het subsidiariteitsbeginsel is het stadsvervoer in eerste instantie een zaak is van nationale/regionale en lokale overheden. Met in achtneming van dit beginsel wil de Europese Commissie maatregelen stimuleren om te komen tot een toenemend gebruik van schone voertuigen en van het openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle reizigers (inclusief minder validen). Verder wil de Commissie via het ondersteunen van pilootprojecten maar ook via het opsporen en bekendmaken van de goede praktijkvoorbeelden van stadsvervoerssystemen (inclusief stedelijke en regionale spoorwegdiensten en het beheer van de bijhorende infrastructuur) bijdragen tot de ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoer.
- Onderzoek en technologie ten dienste van schone en concurrerende vervoersdiensten. Technologische vernieuwing is een mogelijkheid die moet worden benut om vervoersmodaliteiten te integreren, hun prestaties te verbeteren, ze veiliger te maken en bij te dragen tot een duurzame ontwikkeling van het vervoer. De Europese Unie zal op dit vlak een actieve rol blijven spelen door innovatie in een vroeg stadium te steunen via onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's terwijl de trans-Europese netwerken een ideaal kader zijn voor grootschalige toepassing.

- Beheersing van de mondialisering. De bedoeling hier is de aansluiting van de toekomstige lidstaten op het trans-Europese netwerk van de Unie door middel van hoogwaardige infrastructuurvoorzieningen en dit met het oog op het instandhouden in de kandidaat-lidstaten van het marktaandeel van 35 % spoor in de periode tot 2010 en door het aantrekken hiervoor van financiering uit de private sector.

3 DOELSTELLINGEN VLAAMS MOBILITEITSBELEID (2010)

Bij de ontwikkeling van het Vlaamse Mobiliteitsbeleid kan niet voorbij gegaan worden aan de accenten die momenteel op Europees niveau gelegd. De doelstelling is immers op Vlaams niveau te komen tot een, ten opzichte van het Europese niveau, complementair plan. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het Europees Witboek Transport en op basis van de door de OESO¹⁶ naar voren geschoven principes voor duurzame mobiliteit werden vijf strategische beleidsdoelstellingen voor de lange termijn geformuleerd met name: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en natuur en milieukwaliteit.

FIGUUR 1 BASISDOELSTELLINGEN VAN DUURZAME ONTWIKKELING / HET MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN



Bron: Eigen bewerking

Tezamen beogen deze vijf beleidsdoelstellingen de realisatie van een transportsysteem dat de sociale vooruitgang en economische groei ondersteunt en het milieu en de natuur respecteert.

3.1 Doelstelling 1: Het vrijwaren van de bereikbaarheid

3.1.1 Omschrijving van de doelstelling

De eerste doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wil op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten¹⁷ waarborgen. Met bereikbaarheid bedoelen we het gemak (uitgedrukt in tijd¹⁸ of geld¹⁹) ondervonden bij het overbruggen van de ruimtelijke scheiding tussen mensen, activiteiten en bestemmingen²⁰.

¹⁶ Towards sustainable transportation, OECD proceedings, Vancouver, British Columbia, 24-27 March 1996.

¹⁷ Onder economische knooppunten en poorten verstaan we deze gebieden die in het RSV als zodanig zijn opgesomd.

¹⁸ Hiermee bedoelen we de reistijd

¹⁹ Hiermee bedoelen we de gemonetariseerde reistijd

²⁰ Handboek verkeers- en vervoerskunde, begrippenlijst p.9

Belangrijke aangrijpingspunten voor het selectief verbeteren van de bereikbaarheid (uitgedrukt in termen van reistijd of gemonetariseerde reistijd) zijn dan ook de verplaatsingsafstand en de reissnelheid. Reissnelheid wordt op haar beurt beïnvloed door zowel de intrinsieke snelheid van de vervoermiddelen zelf, maar ook door de aard en de beschikbaarheid²¹ van de infrastructuur of van het vervoersaanbod. Voor wat het aspect verplaatsingsafstand betreft, stellen we vast dat deze steeds verder toeneemt onder invloed van allerlei ruimtelijke en economische processen (suburbanisatie, schaalvergroting, globalisering, edm.)²². De factor reissnelheid daarentegen wordt in de eerste plaats negatief beïnvloed door allerlei maatschappelijke processen, vooral deze die aan de basis liggen van de congestieproblematiek (toename van bevolking, tewerkstelling, concentratie van verplaatsingen in de tijd omwille van arbeidstijden, edm.). Daarnaast zijn er ook de infrastructurele tekorten op vlak van het vervoersaanbod die zorgen voor een toename van de reistijd. Kwaliteitsverschillen tussen de modi zorgen voor een onevenwicht in de vervoerswijzekeuze en versterken hierdoor de congestieproblematiek bij het wegvervoer. Voor bepaalde modi zijn er ook problemen inzake de beschikbaarheid van de infrastructuur of van het vervoersaanbod. In tegenstelling tot het wegvervoer beschikt zowel de binnenvaart, het spoor als het openbaar vervoer ook over een beperkter netwerk./vervoersaanbod dat bovendien ook in gebruik (tijdsvenster) beperkt is.

Het op een selectieve manier vrijwaren van de bereikbaarheid is dan ook een ruime maatschappelijke uitdaging die niet verengd kan worden tot het oplossen van de fileproblematiek voor het wegverkeer. Het impliceert een maatschappelijke en kosteffectieve afweging, zowel m.b.t. het gedifferentieerd in tijd en ruimte uitbouwen van het vervoerssysteem (multimodaal), als m.b.t. het al dan niet aansturen van maatschappelijke processen (bijv. schaalvergroting versus ruimtelijke nabijheid, concentratie versus spreiding, ...).

3.1.2 Nagestreefde beleidseffecten

De bereikbaarheidsdoelstelling heeft als doel het verplaatsen op een redelijke manier mogelijk te maken. Onder 'redelijk' verstaan we dat het aantal verliesuren, dat door de gebruikers van de verschillende vervoersmodi wordt oplopen, beperkt is tot een maatschappelijk optimum. Te hoog oplopende verliesuren houden immers belangrijke economische verliezen in. Op individueel vlak worden zij ervaren als een aanslag op het individuele tijdsbudget, in verband gebracht met verkeersagressie, onaangepast rijgedrag, enz...

Voorgesteld wordt om inzake bereikbaarheid, naar de gebruikers van het vervoerssysteem toe, volgende beleidseffecten na te streven:

- **Nabijheid als meest optimale bereikbaarheid**

Het streven naar een gewijzigd ruimtelijk patroon van wonen, werken, winkelen, enz. waar ruimtelijke nabijheid primeert, is zeker geen eenvoudige opgave en staat haaks op de ontwikkelingen van schaalvergroting, globalisatie en stadsvlucht. Vooral met betrekking tot dit laatste is het belangrijk dat de bindende afspraken met betrekking tot het voorzien van nieuwe woongebieden worden waargemaakt en dat de afbakingsprocessen voor de (groot)stedelijke gebieden, zoals voorzien in het regeerakkoord, ver-

²¹ Onder beschikbaarheid verstaan we het al dan niet aanwezig zijn van infrastructuur of vervoerdiensten of de tijdsvensters waarbinnen van deze infrastructuur (cfr. binnenvaart) of vervoersdiensten kan gebruik gemaakt worden.

²² In 1991 bedroeg de aan werk gerelateerde verplaatsingstijd 37 minuten wat ten opzichte van 1981 een toename betekende met 8 minuten. Deze toename is voor 2/3 te wijten aan een toename van de verplaatsingsafstand en voor 1/3 te wijten aan een afname van de verplaatsingssnelheid. België, ruimtelijk doorgelicht, onder redactie van B. Mérenne, H. Van Der Haegen en E. Van Hecke, in opdracht van de Federale Diensten voor Wetenschappelijk, Technische en Culturele Aangelegenheden (DWTC) in samenwerking met het Gemeentekrediet van België

sneld worden uitgevoerd. Belangrijk bij de afbakeningsprocessen is dat de ruimtelijke structuur van de stedelijke gebieden voorziet in meer evenwicht tussen van werkgelegenheid en (werk)bevolking.

- **Beperken van het aantal verliesuren²³ voor het wegverkeer op het hoofdwegenet**

Verliesuren bij het wegverkeer ontstaan ten gevolge van overbelasting van het verkeersnetwerk, maar ook ten gevolge van ongevallen, wegeniswerken, omleidingen, enz. Er wordt naar gestreefd om het aantal verliesuren op het hoofdwegenet in 2010 te beperken tot maximaal 5% van het totaal aantal gereden voertuiguren en dit voor een gemiddelde werkdag van 6.00 uur tot 22.00 uur en voor hetzelfde gebied²⁴.

- **Beperken van het aantal verliesuren²⁵ bij het openbaar vervoer**

Verliesuren bij het openbaar vervoer zijn vooral het gevolg zijn van een verminderde doorstroming, maar houden ook verband met zowel het aanbod als de exploitatiewijze, uitvallen van bussen wegens pannes, ongevallen, slechte aansluitingen trein/bus, enz. Om de concurrentie met het wegverkeer aan te kunnen, mag de gemiddelde reistijd voor Vlaanderen met het openbaar vervoer maximaal 30 % hoger liggen dan deze voor het autoverkeer. Deze ambitie dient verder meegenomen te worden bij het bepalen van het aantal verliesuren dat als maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

- **Beperken van het aantal verliesuren²⁶ voor de binnenvaart op het hoofdwegenet**

Voor de binnenvaart worden verliesuren veroorzaakt door wachttijden aan sluizen, tijdsvensters (reglementering inzake vaartijden), het al dan niet ijsvrij zijn van waterwegen, enz. Om de concurrentie met het vrachtvervoer over de weg aan te kunnen, wordt een trajectnelheid²⁷ van minstens 10 km/u op het hoofdwegenet nagestreefd. Deze ambitie dient verder meegenomen te worden bij het bepalen van het aantal verliesuren dat als maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

- **Beperken van het aantal verliesuren bij het spoor (goederenvervoer)**

Bij het spoor ontstaan verliesuren door het ontbreken van eigen rijpaden, een gebrek aan interoperabiliteit tussen spoorwegmaatschappijen en systemen, enz. Bij de berekening van het aantal verliesuren wordt uitgegaan van een snelheid van min. 80 km/u²⁸. Een competitieve snelheid is nodig om de concurrentie met het wegvervoer aan te kunnen.

- **Gewenste modal split**

Zowel in het personen als in het goederenvervoer heeft het wegvervoer een sterk overwicht.

²³ Onder verliesuur verstaan we het verschil in tijd tussen de werkelijk gepresteerde trajecttijd en de tijd die in normale omstandigheden (cfr. free flow) hiervoor nodig was geweest.

²⁴ Dit komt neer op een gemiddelde rijnsnelheid van 95 km/u op het hoofdwegenet berekend voor een gemiddelde werkdag van 6h tot 22h..

²⁵ Onder verliesuur verstaan we het verschil in tijd tussen de werkelijk gepresteerde trajecttijd en de tijd per auto onder normale omstandigheden * 1,3

²⁶ Onder verliesuur verstaan we het verschil in tijd tussen de werkelijk gepresteerde trajecttijd en de tijd per auto onder normale omstandigheden * 1,3

²⁷ Trajectnelheid houdt rekening met de vaartijden, wachttijden aan sluizen, edm.

²⁸ Momenteel halen, aldus het Europese Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, de internationale treinen slechts een gemiddelde snelheid van 18 km/u (zie p. 11). Het Witboek stelt als ambitieniveau voor de commerciële snelheid van het goederenvervoer in 2010 80 km/u voor (zie p. 39)

In het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt in 2010 voor het personenverkeer in de avondspits een daling van het marktaandeel van de auto met 8% t.o.v. de trend vooropgesteld, terwijl het openbaar vervoer en de fiets een stijging van hun marktaandeel kennen met respectievelijk 3 en 5 % t.ov. de trend.²⁹

Voor het goederenvervoer wordt in 2010 een daling van het marktaandeel van het wegtransport met 5% t.o.v. de trend vooropgesteld. De binnenvaart kent een groei van haar marktaandeel met 4 %. Het spoorvervoer wint 1 % marktaandeel t.o.v. de verwachte trend³⁰.

3.1.3 Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden

Als gevolg van socio-economische processen zal bij een trendmatig beleid zowel het personenvervoer als het goederenvervoer toenemen. Deze toename situeert zich op niveau van het aantal verplaatsingen, maar vooral op niveau van de verplaatsingsafstand. Als gevolg van de kwaliteitsverschillen tussen de modi kent hierbij vooral het vrachtwagenverkeer en het autoverkeer een sterke groei.

Als gevolg van deze evolutie nemen voor het wegverkeer de reistijden toe waardoor het aantal verliesuren nog verder zal stijgen. Als gevolg van de verminderde doorstroming op de weg nemen ook in het stads- en streekvervoer de verliesuren toe. Maar ook door een onvoldoende hoog kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer, als gevolg van het uitblijven van een gericht investeringsbeleid, blijven de reistijden met het openbaar vervoer in vergelijking met de auto te lang. De geambieerde Vf-factor van 1,3 wordt louter cijfermatig gezien wel bereikt. Alleen wordt de nagestreefde waarde bereikt door een verslechtering van de autoreistijden en niet door een verbetering van de reistijden met het openbaar vervoer. Ook voor spoor en binnenvaart valt zonder een gericht investeringsbeleid geen verbetering te verwachten op niveau van de reistijden.

Aanvullend op de inspanningen binnen de andere beleidsdomeinen om de mobiliteitsgroei te beheersen (in termen van verplaatsingen, verplaatsingsafstanden) en het verkeer te verschuiven uit de piek, dient binnen het mobiliteitsbeleid werk te worden gemaakt van een beleid dat aanstuurt op een algemene vermindering van de groei van zowel het autoverkeer als het vrachtvervoer over de weg (o.a. via modale verschuiving maar ook het verhogen van de vervoersefficiëntie). Maar ook de uitbouw van verkeerssturingssystemen en het wegwerken, via infrastructurele maatregelen, van knelpunten die de capaciteit beperken, is voor de verschillende modi belangrijk. Voor het openbaar vervoer dient beleidsmatig de nadruk te worden gelegd op de uitbouw van het vervoersaanbod inclusief het verhogen van de frequentie en het verbeteren van de doorstroming.

3.2 Doelstelling 2: Het garanderen van de toegankelijkheid

3.2.1 Omschrijving van de doelstelling

De tweede doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft oog voor het feit dat in onze maatschappij lang niet iedereen in gelijke mate toegang heeft tot mobiliteit. Door het

²⁹ Trendmatig wordt voor verplaatsingen van personen een modal split verwacht van 70% auto, 16% openbaar vervoer en 14% fiets. Zie ook ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, p. 58, tabel 13 en p. 70, tabel 22.

³⁰ Trendmatig wordt voor het goederenvervoer (uitgedrukt in tonkm) een modal split verwacht van 74% via de weg, 13% via de binnenvaart en 13% via het spoor. Zie ook ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, p. 71, tabel 24.

wegwerken van de drempels die de toegang tot het vervoerssysteem beperken beoogt de toegankelijkheidsdoelstelling, voor maatschappelijk kwetsbare groepen, de deelname aan het maatschappelijk leven te verbeteren. De toegankelijkheidsdoelstelling is dan ook in essentie een integratiedoelstelling die de opname in de maatschappij nastreeft.

De drempels die de toegang tot de mobiliteit beperken kunnen verband houden met individuele vaardigheden maar ook met juridische, ruimtelijke, fysieke of financiële beperkingen. Voor wat de individuele vaardigheden betreft, stellen we vast dat deze sterk leeftijdsgebonden zijn. Juridische beperkingen houden zowel verband met de leeftijd als met de lichamelijke en geestelijke toestand van de (kandidaat) bestuurder. Ruimtelijke beperkingen hebben zowel betrekking op onvoldoende aanbod van verkeers- en vervoersvoorzieningen als op een onvoldoende bereikbaar aanbod aan diensten en voorzieningen. Fysieke beperkingen hebben betrekking op een inperking van bepaalde individuele functies (cfr. motorische disfuncties). Tot slot zijn er de financiële drempels die vooral verband houden met het inkomensniveau van de huishoudens.

Omdat in de toekomst virtuele verplaatsingen aan belang winnen is ook de toegang tot informatie- en communicatienetwerken belangrijk om te komen tot een vanuit sociaal oogpunt duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. De drempels hier kunnen van financiële aard zijn maar ook verband houden met bijvoorbeeld verschillen in opleidingsniveau, enz.

Om te komen tot een sociaal duurzaam vervoerssysteem dient daarom werk te worden gemaakt van een vervoerssysteem (verkeersinfrastructuur, vervoermiddelen en -aanbod) dat niet alleen aansluit bij wat de mensen (zelf) kunnen, maar tegelijk rekening houdt met hun financiële mogelijkheden.

3.2.2 Nagestreefde beleidseffecten

Vervoersongelijkheid en vervoersarmoede vormen een belangrijke barrière op weg naar een 'sociaal' duurzaam mobiliteitssysteem³¹. Voorgesteld wordt om inzake toegankelijkheid, naar de gebruikers van het vervoerssysteem toe, volgende beleidseffecten na te streven:

- **(Fysiek) toegankelijk zijn van het vervoerssysteem (infrastructuur en vervoermiddelen)**

De problemen die mensen ondervinden bij het verplaatsen of die een verplaatsing onmogelijk maken zijn van diverse aard (afstand tot de haltes, toegankelijkheid van haltes, stations, bussen voor mensen met een handicap, het niet kunnen of mogen (auto)rijden, het ontbreken van parkeerfaciliteiten voor minder validen van openbaar vervoer of van veilige fietsvoorzieningen, de sociale onveiligheid enz.).

Het streefdoel hierbij is te komen tot een maximale toegankelijkheid van het reguliere aanbod van De Lijn. Enkel waar het reguliere aanbod te kort schiet (bijv. omwille van de specifieke handicap) moet een aangepast vervoer ingeschakeld worden³².

Het streefdoel op vlak van infrastructuur is te komen tot een onderliggend wegennet dat gericht is op de toegangverlenende functie en de hoogste graad van verkeersveilig-

³¹ Milieu-impactbepaling van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen d.m.v. strategische m.e.r.", deelrapport 2: Strategische MER van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, UA, 22 september 2001, p. 323

³² Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

heid heeft. Vooral de fietser en de voetganger maar ook kinderen, senioren en de mensen met een handicap moeten meer faciliteiten en rechten krijgen³³.

- **Betaalbaar houden van mobiliteit**

In 10 jaar tijd is het aandeel van de verkeers- en vervoersuitgaven in het gezinsbudget, vooral voor de laagste inkomensgroepen, fors gestegen. Hierbij is vooral het aandeel van de aankoopkosten sterk toegenomen. Het bezit van een wagen, moto, edm. tezamen met de extra verplichtingen (rijtaksen, verzekering, brandstofprijzen) zijn dan ook een niet onbelangrijke uitgavenpost op het gezinsbudget. Dit bleek ook uit de gesprekken in de diverse focusgroepen. Maar niet alleen de auto wordt als duur ervaren. Vooral door mensen met een laag inkomen wordt ook het openbaar vervoer als te duur ervaren (vooral dan de trein).

Het streefdoel is dan ook, louter vanuit sociale overwegingen, om de financiële impact van verkeer en vervoer op het besteedbaar inkomen van gezinnen met een laag inkomen te beperken.

- **Toegang tot informatie- en communicatienetwerken³⁴**

Ook het aandeel van communicatie in het gezinsbudget is de laatste jaren fors gestegen. Het streefdoel hier is dan ook om de impact van communicatie op het besteedbaar inkomen van gezinnen met een laag inkomen te beperken. Andere drempels die de toegang tot de informatie- en communicatienetwerken beperken zijn opleidingsniveau, leeftijd, enz.

Voorgesteld wordt om naar de toekomst toe het aandeel van de gezinnen dat toegang heeft tot het internet systematisch te laten toenemen. Momenteel bedraagt het percentage gezinnen dat een internetaansluiting heeft thuis $\pm 36\%$

Het streven naar een zo groot mogelijke verplaatsingsautonomie heeft als bijkomend voordeel dat de noodzaak tot het vervoeren van personen (veelal autoverplaatsingen) afneemt en mogelijk ook hierdoor de tijdsdruk bij de bevolkingsgroep die voor deze vervoersactiviteit instaat. Door de verbeterde verplaatsingsmogelijkheden voor kwetsbare groepen (cfr. kinderen) neemt ook de noodzaak van autobezit (eventueel tweede auto) af, wat een gunstige invloed kan hebben op het besteedbaar inkomen van gezinnen.

3.2.3 Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden

Voor het merendeel van de bevolking stellen zich hoger genoemde problemen niet. Voor een aantal groepen binnen onze samenleving daartegen bestaat wel het vermoeden dat zij met een verplaatsingsprobleem geconfronteerd worden. Naar de toekomst toe wordt verwacht dat, omwille van de veroudering van de bevolking, dit probleem in omvang verder zal toenemen.

Ook ontwikkelingen op Europees niveau, gericht op een effectievere aanrekening van de maatschappelijke kosten van transport aan de gebruikers, kunnen ertoe leiden dat de maatschappelijke tweedeling toeneemt tussen zij die uiterst mobiel zijn en zij die over minder verplaatsingsmogelijkheden beschikken. Experts vrezen hierbij dat diegene die nu verstoken blijven van een aanvaardbaar mobiliteitsniveau in de toekomst hun mobili-

³³ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

³⁴ Deze indicator behoort tot de in het kader van het Lissabonproces gehanteerde indicatoren - domein innovatie en onderzoek

teit verder zien afnemen, tezamen met de hieraan verbonden ontwikkelingsmogelijkheden³⁵.

Beleidsmatig dient daarom werk te worden gemaakt van een transportsysteem dat rekening houdt met leeftijdsgelateerde of fysieke beperkingen van mensen (bv. door invoering van aangepaste snelheidsregimes) of deze compenseert (bv. aangepaste voertuigen). Gerichte tariefmaatregelen kunnen de financiële drempels afzwakken.

3.3 Doelstelling 3: Het verzekeren van de verkeersveiligheid

3.3.1 Omschrijving van de doelstelling

De derde doelstelling heeft betrekking op het verminderen van de verkeersonveiligheid. Het streefdoel hierbij is om tegen 2010 de achterstand op de Europese koplopers te halveren. Hierbij wordt rekening gehouden met de ambities die deze landen zelf hebben om hun verkeersveiligheid nog verder te verbeteren. Op termijn wordt gestreefd naar een slachtoffervrij systeem.

Ongevallen zijn meestal een rechtstreeks gevolg is van het falen in één of meerdere van de drie op elkaar inwerkende elementen (zijnde het voertuig, de weg/omgeving en de weggebruiker). Indien één van deze invloedsfactoren in gunstige zin kan worden gewijzigd, is de kans reëel dat het ongeval niet plaats vindt.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vereist dan ook een gericht ingrijpen op één of meerdere van deze componenten, teneinde de wisselwerking tussen deze drie componenten te optimaliseren.

3.3.2 Nagestreefde beleidseffecten

De Vlaamse overheid wil de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder terugdringen met als doel om tegen 2010 de achterstand op de Europese koplopers te halveren. Volgende beleidseffecten worden hierbij nagestreefd:

- **Een daling van het aantal doden/dodelijk gewonden**

Het streefdoel hierbij is te komen tot een reductie van meer dan 50 % ten opzichte van 1999. Op jaarbasis houdt deze ambitie een daling in van het aantal doden/dodelijk gewonden met gemiddeld 5 %. Deze doelstelling dient verder gedifferentieerd te worden naar de verschillende netten (hoofdwegennet en onderliggend wegennet).

- **Een daling van het aantal zwaar gewonden**

Ook hier is het de ambitie om te komen tot een reductie van meer dan 50 % ten opzichte van 1999. Op jaarbasis betekent dit een daling van het aantal zwaar gewonden met gemiddeld 5 %.

- **Een daling van het aantal doden/dodelijk gewonden jongeren (- 26 jaar).**

Het streefdoel hier is een daling van het aantal doden/dodelijk gewonde jongeren (- 26 jaar) met gemiddeld 6 % per jaar.

³⁵ Guy Baeten, André Spithoven en Louis Albrechts, Mobiliteit, Landschap van macht en onmacht, Acco, 1997, p. 96

- **Daling van het risico op lichte verwonding**

Het streefdoel hier is een daling van het risico op een lichte verwonding met gemiddeld 2,5 % per jaar.

3.3.3 Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden

In tegenstelling tot het verleden waar dikwijls een betrekkelijke onverschilligheid werd waargenomen ten aanzien van verkeersongevallen, accepteert onze huidige maatschappij alsmear minder de hoge tol die verkeer vergt. Een daling van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers dringt zich dan ook beleidsmatig op.

Met een trendmatige beleid wordt de vooropgezette daling van het aantal verkeersdoden in 2010, helaas niet bereikt. Toch is de omvang van de uitdaging niet overal even groot. Zo bereiken we op autosnelwegen en genummerde wegen vrij dicht het voorgestelde streefdoel. Het realiseren van de doelstelling is vooral niet evident op gemeentewegen. De ambities daarentegen voor een vermindering van het aantal zwaargewonden worden trendmatig zeker niet gehaald op autosnelwegen. De situatie is gunstiger voor gewestwegen. Gemeentewegen nemen een tussenpositie in.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren dient de overheid werk te maken van een intrinsiek veilige omgeving. Dit kan door het aantal conflicten tussen de weggebruikers te beperken (bijv. eigen infrastructuur, aangepaste snelheidsregimes, enz.). Aanvullend is het belangrijk om te komen tot een veiliger rijgedrag. Dit kan o.a. door een verbeterde rijopleiding of rijgeschiktheid maar ook door het verhogen van de pakkans door het opdrijven van verkeerscontrole, een verbeterde verkeershandhaving, enz. Met betrekking tot het verhogen van de intrinsieke veiligheid van de voertuigen is de rol van de overheid beperkt tot het regulerend optreden (verplichting van de gordeldracht, ...), het informeren (verschillen op vlak van veiligheid tussen de verschillende voertuigen) en sensibiliseren/stimuleren van de burger/bedrijven om veilige voertuigen aan te kopen.

3.4 Doelstelling 4: Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid

3.4.1 Omschrijving van de doelstelling

Onze steden zijn objectief en subjectief niet verkeersleefbaar, de omgevingskwaliteit is er laag en de verplaatsingsmogelijkheden voor een groeiende groep mensen zijn er niet gegarandeerd of gaan er zelfs op achteruit door de uitdijende stad.

Vooraf het rijdend en stilstaand autoverkeer verstikt de centra, eist te veel ruimte voor zich op en tast de kwaliteit van de lucht, de geluidsomgeving en het openbaar domein aan³⁶. De vierde doelstelling wil dan ook de verkeersdruk in de steden beperken waardoor het stedelijk wonen terug aan aantrekkingskracht wint.

Aangrijpingspunten voor het verminderen van de verkeersdruk en de verkeershinder in steden zijn het volume en de rijnsnelheid van zowel het autoverkeer als het vrachtvervoer. Daarnaast draagt ook het behouden en het versterken van de stedenbouwkundige kwaliteit, door herinrichting van de openbare ruimte, bij tot een positieve beleving van de omgeving.

³⁶ Witboek Stedenbeleid, - Mobiliteit, Willy Miermans, september 2001

3.4.2 Nagestreefde beleidseffecten

Het streefdoel inzake verkeersleefbaarheid is tweeledig. Vooreerst is het de bedoeling om de druk van het verkeer op de leefomgeving te verminderen waardoor de verkeersveiligheid verbetert, de geluidshinder afneemt evenals de emissies van gezondheidshelastende stoffen. Anderzijds kan via herinrichting van het openbaar domein op een positieve manier bijgedragen worden tot het weer aantrekkelijk worden van steden. In het licht van de realisatie van de verkeersleefbaarheidsdoelstelling worden volgende beleidseffecten opgevolgd:

- **Het verminderen van de verkeersdruk**

Met betrekking tot het verkeersvolume dient werk te worden gemaakt van autoluwe steden. Deze zijn, aldus het Vlaamse Parlement, vaak de beste oplossing zijn voor zowel de bewoners, horeca als handel³⁷.

Met betrekking tot de rijsnelheid zal de snelheid van de fiets als maatgevende snelheid in steden worden gehanteerd³⁸.

- **Het verhogen van de gebruiks³⁹- en belevingswaarde⁴⁰ van het openbaar domein**

Bij het verhogen van de gebruikswaarde zijn er twee accenten relevant. Ten aanzien van kinderen zijn concrete maatregelen gewenst om het straatbeeld aan te passen aan kinderen en om fietsers ruim de baan te geven binnen steden. Daarnaast moet ook dezelfde aandacht worden gegeven aan de problematiek in dorpen en woonkernen⁴¹.

Ten aanzien van de belevingswaarde wordt gesteld dat deze, ondanks de toenemende mobiliteit, ten minste gelijk moet blijven.

- **Verminderen van de geluidshinder**

De leefbaarheid van steden en dorpen is eveneens afhankelijk van de mate van geluidshinder. Het streefdoel is om in 2012 het aantal potentieel ernstig gehinderden door verkeersgeluid met 15% te verminderen⁴².

3.4.3 Verantwoordingsbasis voor beleidsoptreden

Door technische verbeteringen aan de voertuigen valt in de toekomst te verwachten dat sommige vormen van verkeersemissies zullen afnemen. Door deze daling, andere dan CO₂, zal de luchtkwaliteit in Vlaanderen wel verbeteren zodat de gezondheidsimpacts t.g.v. personenwagens (uitgezonderd de effecten van ozon) dalen tot ongeveer één derde en voor vrachtwagens zelfs tot ongeveer de helft van het niveau van 1998⁴³. Ook al kent de trendmatige evolutie van de verkeersemissies een gunstig verloop, toch blijft het aantal

³⁷ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

³⁸ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

³⁹ Onder gebruikswaarde verstaan we de bewandelbaarheid, oversteekbaarheid, geluidshinder, barrièrewerking, enz van straten en pleinen in het bijzonder voor kinderen.

⁴⁰ Inclusief erfgoedwaarden te definiëren in termen van verlies van ankerplaatsen, relictzones, lijnrelicten en puntrelicten

⁴¹ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁴² In 2000 was 18% van de bevolking potentieel ernstig gehinderd door geluid.

⁴³ Er dient wel opgemerkt te worden dat het hier gaat om jaargemiddelde concentraties voor heel Vlaanderen en dat lokaal de verbeteringen groter of kleiner kunnen zijn. Vooral op plaatsen met hoge dichtheid aan functies en potentieel grote verkeersstromen, zoals stedelijke kernen en invalswegen kunnen nog te hoge concentraties optreden.

mensen dat is blootgesteld aan gezondheidsbelastende emissies hoog en liggen de berekende emissies nog ver af van deze die nodig zijn om een betekenisvolle (duurzaamheidsnotie) schade aan natuur en milieu te voorkomen. Bovendien wordt na 2010 een verdere verstrenging verwacht van de huidige luchtkwaliteitsdoelstellingen. Als zodanig dient het mobiliteitsbeleid ten aanzien van deze problematiek alert te blijven.

Technische maatregelen lossen evenwel niet alle verkeersleefbaarheidsproblemen op. Zo zal, ondanks de strengere Europese geluidsemissienormen, het percentage van de bevolking (28 %) dat is blootgesteld aan geluidsniveaus >65 dB(A) in de toekomst (2010) hoog blijven⁴⁴. Vooral in grootstedelijke gebieden loopt dit aandeel op tot +/- 40 %. Ook het aantal potentiële ontwaakreacties door verkeersgeluid stijgen met ca 5 % bij een trendmatige evolutie van de mobiliteit. De kans op schadelijke gezondheidseffecten t.g.v. geluid voor de bevolking neemt dus toe⁴⁵.

Ook andere verkeersleefbaarheidsproblemen zoals de verkeersonveiligheid, de barrièrewerking die uitgaat van drukke verkeersaders, de beperkte gebruikswaarde van het openbaar domein, het ruimtebeslag door geparkeerde wagens enz....., zijn problemen die niet met voertuigtechnische maatregelen kunnen weggewerkt worden. Ze vragen daarentegen om een beleid dat, aanvullend op technische verbeteringen aan de voertuigen, werk maakt van een vermindering van zowel het gemotoriseerd verkeersvolume als de rijsnelheid. Het verminderen van het gemotoriseerd verkeersvolume kan worden bereikt door aan te sturen op een hoger gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en het te voet gaan maar ook door het verhogen van de bezettings – of beladingsgraden van respectievelijk het autoverkeer en het vrachtvervoer. Bij het verlagen van de rijsnelheid kunnen technische maatregelen een rol spelen evenals herinrichtingsmaatregelen, verkeershandhaving en -controle.

3.5 Doelstelling 5: Het terugdringen van schade aan natuur en milieu

3.5.1 Omschrijving van de doelstelling

Het huidige vervoerssysteem is niet “milieu” duurzaam te noemen. De vijfde doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wil dan ook de milieu- en natuurschade tot een aanvaardbaar niveau terugdringen. Vooral de groei van zowel het aantal voertuigkilometers als van de infrastructuur zorgden in het verleden voor een belangrijke druk op zowel het milieu als de natuur.

Belangrijke aangrijpingspunten voor het terugdringen van de milieuschade zijn dan ook het verkeersvolume (in termen van voertuigkilometers) en de rijsnelheid maar ook de voertuigtechniek. Zo zorgden in het verleden de Europese normen inzake voertuigemissies, brandstoffen en motorgeluid voor een belangrijke verbetering van de milieuefficiëntie van de voertuigen die evenwel niet tot het verhoopte resultaat leidde wegens de sterke groei van het verkeersvolume.

⁴⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL – cel Lucht, Deelrapport 2: Strategisch MER van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, Wetenschappelijk consortium van RUG, UIA, UFSIA, VITO en VUB.

⁴⁵ Volgens verschillende wetenschappelijke studies mag omwille van de gezondheidseffecten van lawaai het equivalent geluidsniveau buitenhuis de 65 dB niet overschrijden. Vanaf dit niveau verhoogt immers het risico op gehoorverlies en/of schade. Andere effecten die kunnen optreden zijn verhoogde bloeddruk en zelfs cardiovasculaire ziekten bij langdurige blootstelling

Aangrijpingspunten voor het terugdringen van natuurschade hebben te maken met de omvang van de infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor het faciliteren van de verkeersstromen en de wijze van aanleg ervan.

3.5.2 Nagestreefde beleidseffecten

Om de milieukwaliteit progressief te verbeteren dient Vlaanderen zich vooreerst te houden aan de verplichtingen uit de Europese richtlijnen en engagementen aangegaan in het kader van internationale protocols en de ventilatie van deze nationale emissieplafonds over de drie gewesten. Specifiek naar de transportsector toe dienen volgende beleidseffecten te worden opgevolgd:

- **Daling van de verkeersemissies⁴⁶**

Streefdoel inzake gereguleerde emissie is het behalen van onderstaande indicatieve verkeersemissieplafonds⁴⁷ :

- 35,7 kton voor NO_x
- 22,2 kton voor VOS
- 1 kton voor SO₂

Streefdoel inzake de aan verkeer- en vervoer gerelateerde CO₂-emissies is een stabilisatie in 2010 van deze emissies t.o.v. 1990.

- **tegengaan van de versnippering van de natuur.**

Streefdoel hier is het verminderen van de versnippering van natuur en het ecologisch beter inpassen van transportinfrastructuur in de omgeving. Deze ambities kaderen o.a. in de bescherming van het een Vlaams ecologisch netwerk⁴⁸ en in de Europese context van Natura 2000.

- **Tegengaan van lichthinder**

Streefdoel is hier de natuur zoveel mogelijk te beschermen tegen negatieve effecten van kunstmatig licht, zonder de veiligheid en de verkeersveiligheid in het bijzonder in het gedrang te brengen.

3.5.3 Verantwoordingsbasis⁴⁹ voor beleidsoptreden

De grootste uitdaging, zowel op internationaal als Vlaams niveau, is en blijft de CO₂ uitstoot van de voertuigen. Bij een trendmatige ontwikkeling van de mobiliteit stijgt de CO₂ uitstoot met 10 % in 2010 t.o.v. 1998 of met 36 % t.o.v. 1990 (referte jaar Kyoto doelstelling).

De overige emissies daarentegen kennen bij een trendmatige ontwikkeling van de mobiliteit wel een gunstig verloop en resulteren in een reductie met 60 % voor CO, NO_x en

⁴⁶ Maximale emissieplafonds voor België bestaan voor NO_x, SO₂ en VOS. Verwacht wordt dat deze emissieplafonds in de toekomst verder zullen dalen tengevolge van een herziening van de richtlijn in 2004. Verwacht wordt dat ook voor de andere pollutanten bij de verdere uitwerking van het Europees milieubeleid maximale emissieplafonds worden vooropgesteld.

⁴⁷ Op basis de bestaande nationale emissieplafonds en de ventilatie hiervan over de drie gewesten werden voor de verkeersector in Vlaanderen indicatieve verkeersemissieplafonds uitgewerkt.

⁴⁸ Op 19 juli 2002 legde de Vlaamse regering de eerste selectie van de gebieden voor het Vlaams Ecologisch Netwerk voorlopig vast.

⁴⁹ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL – Cel lucht, deelrapport 2: strategische MER van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen.

deeltjes en in een daling met 80 % van de emissies voor VOS, lood en SO₂. Deze ontwikkelingen zijn vooral het gevolg van de strengere normen op Europees niveau voor brandstoffen en emissies van voertuigen⁵⁰. De emissiedoelstellingen voor verkeer in Vlaanderen resulterend uit het Göteborg Protocol of de NEC-richtlijn worden dan ook gedeeltelijk gehaald in die zin dat het indicatieve emissieplafond voor SO₂ geen probleem vormt en het indicatieve plafond voor VOS wordt sterk benaderd. Wel wordt in de toekomst een verstrenging van de emissiedoelstelling voor VOS verwacht om de internationaal vooropgestelde luchtkwaliteitsdoelstellingen te kunnen halen.

Het indicatieve plafond voor NO_x wordt vermoedelijk niet gehaald. Naast NO_x en mogelijk VOS, verdient ook de deeltjesuitstoot (vooral in steden) bijzonder aandacht, vooral dan om gezondheidsredenen. Een daling van de emissies levert immers geen evenredige daling op van de concentratie van de verontreinigende stoffen in de lucht.

Als gevolg van de geplande infrastructuurwerken wordt een bijkomend ruimtebeslag verwacht (+282 ha). Hierbij werd geen rekening gehouden met de aanleg van extra rijstroken, aanpassingen en indirect ruimtebeslag. De geplande bijkomende verbindingen zullen een negatieve invloed hebben op de diverse aspecten van het landschap. Zo zal een aantal zeldzame ecotopen verdwijnen door de aanleg van nieuwe verbindingen. Dit ecotoopverlies zal bovendien in praktijk groter zijn als gevolg van secundaire ruimtelijke ontwikkelingen of als gevolg van verdroging. Aanvullend zullen de verwachte verkeersstromen een niet onbelangrijk deel van de bossen en weiden van Vlaanderen in die mate verstoren (door geluid) dat er beduidend minder broedvogels zullen zijn. Vermoed wordt dat de gevolgen van deze geluidsverstoring even groot zullen zijn voor andere diersoorten. Andere te verwachten negatieve effecten op vlak van de waterhuishouding en de waterkwaliteit doen zich voor als gevolg van de toename van de verharde oppervlakte, het doorsnijden van grondwaterstromingen, de afvoer van verontreinigde neerslag, enz.

Om bovenvermelde ambities te halen dient beleidsmatig werk te worden gemaakt van een beleid dat streeft naar een vermindering van het autoverkeer (in termen van voertuigkilometers), verlaging/harmonisatie van de rijnsnelheden maar ook het zoveel mogelijk doorvoeren van milieutechnische verbeteringen aan het wagenpark. Het behalen van hoger vermelde ambitie inzake CO₂ veronderstelt wel dat de overeenkomst met de Europese autoconstructeurs tot de verwachte vermindering van het brandstofverbruik leidt en dat er een verschuiving optreedt in aankoopgedrag naar energiezuinige wagens. Er werd ook geen rekening gehouden met een mogelijke toename van het verbruik door een verhoogd gebruik van comfortaccessoires zoals airco.

Het behalen van de ambities inzake versnippering veronderstelt een beleid dat restrictief optreedt ten aanzien van de aanleg van nieuwe infrastructuur en dat bij heraanleg en onderhoudswerkzaamheden de impact van infrastructuur op de omgeving mildert.

⁵⁰ Wel is, als gevolg van de groei van het wegtransport, de feitelijke winst kleiner dan initieel werd verwacht op basis van de verstrenging van de emissienormen.

4 RELATIE MOBILITEITSPLAN VLAANDEREN EN ‘PACT VAN VILVOORDE’

Eind 2001 ondertekende de Vlaamse Regering, de sociale partners en de milieu- en natuurverenigingen een pact dat streeft naar ‘duurzame ontwikkeling’ en ‘internationale openheid’. Met duurzame ontwikkeling wordt een evenwicht verstaan in de beleidsaandacht voor en over economische, sociale en ecologische doeleinden. Internationale openheid daarentegen staat voor het besef dat Vlaanderen geen eiland is maar zich in de toekomst, meer nog dan vandaag, zal moeten inbedden in grotere gehelen, in eerste instantie in Europa. Dit engagement, ook gekend als het ‘pact van Vilvoorde’, bevat 21 doelstellingen voor de 21ste eeuw. Zij moeten er beleidsmatig toe leiden dat Vlaanderen in 2010 een Europese topregio is geworden.

Voor het mobiliteitsbeleid zijn volgende doelstellingen belangrijk:

Doelstelling 19: “De bereikbaarheid van de economische en maatschappelijke activiteiten is in 2010 verhoogd door een toename van het gemeenschappelijk vervoer, de wegwerking van missing links waar nodig, bedrijfsvervoersplannen en het doelmatig gebruik van de bestaande vervoerscapaciteit”. Deze doelstelling wordt in het mobiliteitsplan Vlaanderen vertaald als het “ op een selectieve wijze de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen”.

Doelstelling 20: “De verkeersveiligheid is in 2010 dermate verbeterd, dat Vlaanderen zijn achterstand tegenover de huidige Europese koplopers heeft gehalveerd”. De realisatie van deze doelstelling impliceert een halvering van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers zoals ook voorzien is in het mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze doelstelling komt voor dit aspect dan ook overeen met de doelstelling uit het mobiliteitsplan Vlaanderen die “de verkeersonveiligheid in Vlaanderen verder wil terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers”.

Daarnaast kan vanuit het mobiliteitsbeleid, via de doelstelling toegankelijkheid, een bijdrage geleverd worden aan de meer sociaal georiënteerde doelstellingen van dit Pact. De doelstelling inzake toegankelijkheid streeft er immers naar om iedereen in Vlaanderen op een selectieve manier de mogelijkheid te bieden zich te verplaatsen. Deze mogelijkheid tot verplaatsen is noodzakelijk om toegang te hebben tot allerlei diensten en om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Als zodanig levert de doelstelling inzake toegankelijkheid een bijdrage tot het bereiken van:

Doelstelling 10: “De armoedebestrijding en sociale cohesie zijn in 2010 zo ver gevorderd dat Vlaanderen zich op deze terreinen bij de top 5 van de EU-regio’s bevindt. Alle inwoners en doelgroepen hebben tijdens elke levensfase voldoende ontwikkelingskansen en keuzemogelijkheden om op elk domein deel te nemen aan het maatschappelijk leven”. Deze doelstelling streeft ernaar alle inwoners voldoende inkomen en gelijke ontwikkelingskansen te geven zodat de rechten op een goede gezondheidszorg, een aangepaste woning en een job gewaarborgd zijn. Als zodanig heeft deze doelstelling vooral oog voor de financiële drempels.

Doelstelling 11: “In 2010 waarborgt Vlaanderen een toereikend, efficiënt, effectief en voor iedereen toegankelijk en kwaliteitsvol zorgaanbod”. De effecten die met deze doelstelling worden nagestreefd zijn o.a. het toegankelijk te stellen van het zorgaanbod voor iedereen, dit wil zeggen zonder financiële of andere remmingen.

Doelstelling 5: "In 2010 is de achterstand van vrouwen enerzijds en van kansengroepen (onder meer allochtonen, arbeidsgehandicapten, laaggeschoolden) anderzijds inzake deelname aan het arbeidsproces in belangrijke mate weggewerkt. Dit blijkt onder meer uit het feit dat zij niet langer oververtegenwoordigd zijn in de werkloosheid". Het beoogde effect van deze doelstelling is te komen tot een evenredige vertegenwoordiging van kansengroepen op de arbeidsmarkt en een betere integratie ervan in de maatschappij.

Het Pact van Vilvoorde stelt ook een aantal milieudoelstellingen voorop. Omdat de milieudruk door transport in de huidige situatie groot is (cfr; MIRA-T 2001)⁵¹ en een aantal aan transport gerelateerde problemen een sterke negatieve impact hebben op de gezondheid (vooral ozon en fijn stof) kan vanuit de doelstelling "verkeersleefbaarheid" en de doelstelling "Milieu- en Natuurkwaliteit" bijgedragen worden tot het bereiken van de volgende twee doelstellingen:

Doelstelling 16: "In 2010 heeft Vlaanderen betekenisvolle vooruitgang geboekt op vlak van water- en luchtkwaliteit, bodembescherming, geluids- en geurhinder en natuurbehoud, zodanig dat Vlaanderen inzake gezondheid en biodiversiteit de vergelijking met andere economische topregio's moeiteloos kan doorstaan". De beoogde effecten van deze doelstelling zijn de blootstelling aan gevaarlijke stoffen verminderen, te komen tot een verbetering van de kwaliteit van lucht, water en bodem, de (beschermde) oppervlakten met ecologische waarden doen toenemen, het behoud van de biodiversiteit en de aantasting van de open ruimte door harde functies inperken.

Doelstelling 17: "In 2010 behoort Vlaanderen tot de topregio's inzake eco-efficiëntie. Vlaanderen heeft hierdoor dan een vergaande ontkoppeling gerealiseerd tussen de economische groei enerzijds en milieu-impact, materiaal- en energiegebruik anderzijds". Deze doelstelling beoogt het niet evenredig laten stijgen van de milieudruk die een sector of regio teweegbrengt met de omzet, het volume en de intensiteit van de activiteiten. Aanvullend wordt een zuiniger omgaan met primaire grondstoffen vooropgesteld.

⁵¹ Vooral op vlak van fotochemische luchtverontreiniging, lawaai en lichthinder, fijn stof, enz.

5 AANBEVELINGEN VLAAMS PARLEMENT M.B.T. VLAAMS MOBILITEITSBELEID⁵²

In haar resolutie⁵³ beschouwt het Vlaamse Parlement het Mobiliteitsplan Vlaanderen als een uitstekend werkdocument dat de Vlaamse Regering in staat moet stellen om een grondig en onderbouwd duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren. Wel legt zij ten aanzien van de verschillende doelstellingen een aantal klemtonen.

Met betrekking tot de doelstelling bereikbaarheid vraagt het Vlaamse Parlement aan de Vlaamse Regering om een tweesporenbeleid te voeren dat enerzijds gericht is op een echt infrastructuurbeleid dat de omvang in tijd en ruimte van de huidige files wil beperken en anderzijds op een ambitieus beleid inzake gemeenschappelijk vervoer dat een concurrentieel en aantrekkelijk alternatief voor de wagen dient te worden. Daarvoor acht zij het nodig te komen tot een gericht infrastructuurbeleid voor zowel de wegen, de binnenvaart, kustvaart en spoor. Met betrekking tot het collectief vervoer vraagt het Vlaamse Parlement inzonderheid prioriteit voor kwaliteitsverbeteringen en de verhoging van het aanbod. Een andere prioriteit is het voorzien in basismobiliteit ook voor mensen met functiebeperkingen. Meer aandacht moet ook gaan naar flankerende maatregelen die het gebruik van gemeenschappelijk vervoer fiscaal interessant maken. Ook wordt gewezen op de noodzaak van een performante organisatie zodat de beschikbare overheidsmiddelen zo efficiënt en effectief mogelijk worden ingezet zodat meer en beter gemeenschappelijk vervoer kan gerealiseerd worden. Tot slot wordt het accent gelegd op het kostendelend gebruik van individuele wagens, wordt een aanpak gevraagd van de woon-werkpendel en van bedrijfswagens.

Het beleid inzake bereikbaarheid dient, aldus het Vlaamse Parlement, gestoeld te zijn op gezonde ambitie maar moet een realistische bescheidenheid aan de dag leggen. Geen enkele overheid zal immers in staat zijn om alle files weg te werken. Dit betekent evenwel niet dat ze niet moet streven om de files in tijd en in ruimte te beperken. Het Vlaamse Parlement vraagt dat dit uitgangspunt duidelijk gecommuniceerd wordt bij het voeren van het mobiliteitsbeleid in de komende jaren.

Ten aanzien van de doelstelling Toegankelijkheid merkt het Vlaamse Parlement op door het decreet basismobiliteit de Vlaamse regering duidelijk heeft gemaakt dat ze de basismobiliteit van iedere Vlaming wil garanderen. Dat moet, aldus het Vlaamse Parlement, ook gelden voor mensen met een handicap of een beperkte mobiliteit door functieverlies. Het Vlaamse Parlement stelt dan ook dat de fietser en de voetganger enerzijds en de kinderen, senioren en de mensen met een handicap anderzijds meer faciliteiten en rechten moeten krijgen. Specifiek ten aanzien van kinderen wordt gesteld dat zij recht hebben op een verkeersveilige en verkeersleefbare omgeving.

Het Vlaamse Parlement steunt de visie met betrekking tot de doelstelling verkeersveiligheid. Het verhogen van de verkeersveiligheid in het algemeen en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in het bijzonder moet samen het verhogen van de bereikbaarheid in Vlaanderen de hoogste prioriteit worden bij het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid. Het Vlaamse Parlement vraagt dat bij het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid veel meer aandacht wordt besteed aan de belangrijkste van de drie klassieke pijlers inzake

⁵² Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁵³ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

verkeersveiligheid (voertuig, infrastructuur, weggebruiker), namelijk de mentaliteit van de weggebruiker. De overheid heeft in het verleden al heel wat inspanningen geleverd op vlak van de veiligheid van de infrastructuur. Ook de autoconstructeurs hebben meer aandacht voor de veiligheid. De meeste ongevallen met dodelijke afloop zijn dan ook te wijten aan een onaangepast rijgedrag van de automobilist, hetgeen op zijn beurt kan worden toegeschreven aan een heersende mentaliteit bij sommige autogebruikers. Om de vereiste mentaliteitswijziging tot stand te brengen, vraagt het Vlaamse Parlement dat een beleid op korte en lange termijn wordt gevoerd. Op korte termijn wordt de aandacht toegespitst op de mentaliteit van de huidige weggebruikers. Daartoe moet men de instrumenten van controle en bestraffing maximaal inzetten. Op langere termijn gaat het om de mentaliteit van de toekomstige weggebruikers, onder meer via het aanleren van een defensieve rijmentaliteit via verkeersopvoeding in het onderwijs en via de rijopleiding (zie organisatorische/inhoudelijke maatregelen). Aanvullend vraagt het Vlaamse Parlement aandacht voor een veiliger verkeersinfrastructuur, veiliger voertuigen. Teneinde te komen tot een slagvaardig beleid vraagt zij dat een aantal bevoegdheden zouden geregionaliseerd worden. Net zoals bij de doelstelling bereikbaarheid moet ook bij de doelstelling verkeersveiligheid het nodige realisme aan de dag gelegd worden. Geen enkele overheid zal immers in staat zijn om alle verkeersongevallen weg te werken, dit betekent niet dat ze er niet naar moet streven om het aantal ongevallen en de ernst van de ongevallen te beperken.

Ten aanzien van de doelstelling verkeersleefbaarheid legt het Vlaamse Parlement sterk de nadruk op maatregelen die het auto- en vrachtverkeer terugdringen, de snelheid verlagen en de condities voor langzaam verkeer verbeteren om op deze manier centra, winkel- en woonbuurten opnieuw leefbaar te maken. Zo vraagt het Vlaams Parlement aandacht voor de inrichting van autovrije woonerven of woonwandelgebieden en om een actieprogramma om het autovrij maken van centra te bevorderen zonder dat dit leidt tot een afleiding van het autoverkeer naar de aanpalende woonbuurten.

Het Vlaamse Parlement erkent ook de noodzaak van een modern en multidisciplinair mobiliteitsbeleid. De zorg voor het leefmilieu, als bekommernis vervat in de doelstelling natuur en milieukwaliteit, maakt hiervan deel uit. In het verlengde van de voorstellen inzake leefbaarheid die op een positieve manier bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit in gebieden die in het Ontwerp Milieubeleidsplan als kwetsbaar worden omschreven, vraagt het Vlaams Parlement eveneens meer aandacht voor het vrijwaren van de natuur in die zin dat de realisatie van ontbrekende schakels of van alle ingrijpende wijzigingen aan verkeersinfrastructuur maar zou gebeuren na een grondige effectenstudie, waarbij in eerste instantie de impact op de verkeersveiligheid en vervolgens ook de milieu-impact, de ruimtelijke en sociaal-economische impact worden afgewogen.

Op korte termijn (2003-2007) vraagt het Vlaamse Parlement aan de Vlaamse Regering het mobiliteitsbeleid prioritair te richten op de factoren Verkeersveiligheid en Bereikbaarheid. Toch zijn ook de aspecten Leefbaarheid, Toegankelijkheid en Leefmilieu elementen die eveneens deel moeten uitmaken van een modern en multidisciplinair mobiliteitsbeleid.

Tot slot vraagt het Vlaamse Parlement in haar resolutie aan de Vlaamse Regering om in het verlengde van dit Mobiliteitsplan:

- een volledig wettelijk kader uit te werken voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau;
- 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 verkeersonveiligheid, het wegwerken van de files en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid;
- de geraamde kostprijs van het mobiliteitsplan te verduidelijken;
- 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.

6 KRITISCHE SUCCESFACTOREN VLAAMS MOBILITEITSBELEID

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden vijf beleidsdoelstellingen geformuleerd die ertoe moeten leiden dat binnen een periode van 10 jaar de maatschappelijke kosten verbonden aan mobiliteit zoveel mogelijk worden beperkt, maar zonder afbreuk te doen aan de mobiliteitsbehoefte van de maatschappij en haar leden.

Om deze doelstellingen te bereiken is het voor de overheid belangrijk succes te boeken in zeven domeinen, ook wel kritische succesfactoren genoemd. De eerste vier kritische succesfactoren zijn van inhoudelijke aard en rechtstreeks gerelateerd aan het bereiken van de vijf strategische doelstellingen. De laatste drie kritische succesfactoren zijn van bestuurlijke aard en omkaderend ten aanzien van het bereiken van de vijf strategische doelstellingen.

6.1 KSF 1: Beheersing van de verplaatsingsbehoefte

6.1.1 Omschrijving

Een sterke groei van de mobiliteit zet het bereiken van de ambitieniveaus op niveau van de verschillende beleidsdoelstellingen op de helling. Vooral het behalen van de doelstellingen inzake bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (beleidsprioriteiten Vlaamse Parlement) worden dan bijzonder moeilijk.. Dit brengt ons bij een eerste voor het mobiliteitsbeleid kritische succesfactor met name **het beheersen van de mobiliteitsvraag.**

Heel wat mechanismen binnen de samenleving sturen, zoals reeds eerder vermeld, de mobiliteitsontwikkeling aan (vaak automobilititeit). Zowel de toename van de bevolking, ontwikkelingen op niveau van de huishoudens (aantal huishoudens maar ook besteedbaar inkomen van gezinnen) als economische en ruimtelijke ontwikkelingen (omvang actieve bevolking, groei BNP, globalisatie, schaalvergroting, suburbanisatie, ...) maken dat tegen 2010 niet alleen het aantal verplaatsingen toeneemt maar ook de verplaatsingsafstand. Op langere termijn (+2012) is het mogelijk dat omwille van de demografische ontwikkeling er een stagnatie optreedt van de totale bevolking en dus ook van de werkende (auto) bevolking. Hierdoor daalt mogelijk na 2012 de mobiliteitsvraag. Veel is evenwel afhankelijk van de mate waarin de aannames die aan de basis liggen van deze bevolkingsprognoses waarheid zullen worden. Maar ook de dematerialisering (e-commerce en spits technologie) van de economie kan op langere termijn leiden tot een ontkoppeling van het BNP en de transportgroei⁵⁴.

De oorzaken van de mobiliteitsgroei situeren zich voornamelijk buiten het mobiliteitsbeleid. Maatregelen om de mobiliteitsvraag te beheersen dienen dan ook op niveau van de Vlaamse Regering en over de verschillende beleidsdomeinen heen te worden uitgewerkt.

⁵⁴ Onderzoek OESO naar ontkoppeling van economische groei en transport.

6.1.2 Nagestreefde beleidseffecten

- **Beheersing van de groei van het aantal verplaatsingen**

Bij de opmaak van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen werd tijdens de spits uitgegaan van een groei in 2010 met 9 % van het aantal verplaatsingen t.o.v. 1998. Deze groei wordt dominant gegenereerd door (de aannames in verband met) de economische groei en de toename van het aantal arbeidsplaatsen.

Belangrijk daarbij is dat de concentratie van deze groei in de grote polen volgens de geest van het RSV plaatsvindt, met inbegrip van een meegroeïende beroepsbevolking in hetzelfde gebied.

- **Beheersing van de toename van de gemiddelde verplaatsingsafstand**

Hetzelfde mechanisme van economische groei en toename van het aantal arbeidsplaatsen, dat aanleiding geeft tot een toename van het aantal verplaatsingen tijdens de spits zorgt er ook voor dat de verplaatsingsafstand in 2010 met gemiddeld 9 % toeneemt, o.a. door de uitbreiding van het recruteringsgebied voor de beroepsbevolking. Ook hier is het bijgevolg belangrijk dat de concentratie van de groei in de grote polen volgens de geest van het RSV plaats vindt, met inbegrip van een meegroeïende beroepsbevolking in het zelfde gebied.

- **Substitutie van fysieke door virtuele verplaatsingen**

Hierbij wordt gekeken naar de ontwikkeling van elektronische dienstverlening in het algemeen en naar het telewerken in het bijzonder. Prioritaire gebieden zijn vooral de grootstedelijke gebieden, aangezien de verkeersproblemen hier er het meest acuut zijn, zowel nu als in de toekomst. Met de invoering van telewerken/thuiswerken is hier een bijkomende daling mogelijk van het aantal woon-werkverplaatsingen in de ochtendspits met +/- 10 %⁵⁵

6.2 KSF 2: Realiseren trendbreuk in ontwikkeling van automobilititeit

6.2.1 Omschrijving

Het realiseren van een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobilititeit is noodzakelijk omdat een te sterke groei van het gemotoriseerde verkeer, naar de eigen werking van het transportsysteem toe, zal leiden tot een verdere overbelasting van de infrastructuur en een meer dan evenredige toename van het aantal verliesuren. Zelfs grootschalige investeringen zullen dit probleem maar gedeeltelijk kunnen compenseren. Bovendien zijn deze strijdig met de doelstelling om de schade aan natuur en milieu terug te dringen. Een te sterk op individueel autogebruik gebaseerd vervoersysteem zal bovendien de verplaatsingsautonomie van zwakkere weggebruikers beperken en mogelijk de vervoersarmoede bij bepaalde maatschappelijke groepen versterken. Maar ook de ambities om de maatschappelijke kosten verband houdend met de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen vragen om een beleid dat de druk van het autoverkeer (volume, snelheid, emissies, ...) vermindert.

Dit brengt ons bij een tweede, voor het mobiliteitsbeleid, kritische succesfactor met name het **realiseren van een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobilititeit**. Hierbij

⁵⁵ Duurzame mobiliteit in praktijk, Febiac, januari 2002

gaat het zowel om het terugdringen van het aantal verplaatsingen en verplaatsingskilometers met de wagen (personenverkeer) als om het verminderen van het aantal goederen (ton) dat over de weg wordt vervoerd.

Beleidsmaatregelen die een trendbreuk beogen in de ontwikkeling van de automobilititeit dienen in eerste instantie gericht te zijn op een verhoogd gebruik van de vervoersalternatieven. Hiervoor is een kwaliteitsverbetering noodzakelijk bij zowel het fietsverkeer, het openbaar vervoer, het spoor als de binnenvaart. Het louter gebruik van prijsmaatregelen om de ontwikkeling van de automobilititeit om te buigen wordt door het Vlaamse Parlement van de hand gewezen. Prijsmaatregelen die restrictief doorwerken op het autogebruik dienen binnen een Europese context te worden genomen en alleen wanneer voldoende aantrekkelijke en dus concurrentiële alternatieven voor het wagengebruik voorhanden zijn⁵⁶. Aanvullend kan ook door een grotere vervoersefficiëntie zowel bij het autoverkeer als bij het vrachtvervoer een bijkomende reductie bekomen worden inzake het aantal afgelegde voertuigkilometer.

6.2.2 Nagestreefde beleidseffecten

- **Beheersing van het wagengebruik**⁵⁷

Het mobiliteitsplan Vlaanderen streeft, bij toenemende mobiliteit, een reductie na van het wagengebruik ten opzichte van 1998.

Concreet werd in 2010 tijdens de avondspits uitgegaan van een daling met 3 % van het aantal autoverplaatsingen en van een gelijk blijvend aantal reizigerskilometers t.o.v. 1998. Deze ambities werd gedifferentieerd uitgewerkt voor de verschillende netten: +13 % voor het autosnelwegennet en – 6% voor de overige wegen.

- **Beheersing van het vrachtwagengebruik**⁵⁸

Het mobiliteitsplan Vlaanderen gaat uit van een stijging in 2010 van het aantal tonkm over het wegennet met 33 % ten opzichte van 1998⁵⁹.

Het aantal voertuigkilometer stijgt minder snel dan het aantal tonkilometer, namelijk met 17 % ten opzichte van 1998, als gevolg van de verbeterde vervoersefficiëntie⁶⁰.

6.3 KSF 3: Veilig en milieuvriendelijk verkeersgedrag

6.3.1 Omschrijving

Het bekomen van een milieuvriendelijk en veilig rijgedrag blijft, zeker naar 2010 toe, een belangrijk gegeven in de mobiliteitsproblematiek zowel voor het behalen van de milieudoelstelling als de verkeersveiligheidsdoelstelling.

Voor wat de verkeersveiligheid betreft stellen we immers vast dat in vijf van de zes gevallen de oorzaak van een ongeval mee te vinden is bij de weggebruiker. Als zodanig is het

⁵⁶ Vlaams Parlement, Voorstel van resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denus, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, stuk 1040 (2001-2002)-Nr. 1, p. 4

⁵⁷ Ook in het kader van het Lissabonproces worden reizigerskm als indicator voor transport opgevolgd

⁵⁸ Ook in het kader van het Lissabonproces worden tonkm als indicator voor transport opgevolgd

⁵⁹ Trendmatig is een groei met 40% verwacht.

⁶⁰ Trendmatig is een groei met 29% verwacht.

bijsturen van het verkeersgedrag van de weggebruiker een belangrijke voorwaarde voor het behalen van de veiligheidsdoelstelling. Voor wat het behalen van de milieudoelstelling betreft weten we dat hier vooral het reduceren van de CO₂- en de NO_x-emissies om extra beleidsaandacht vraagt. Ook hier kan een aangepast rijgedrag enig soelaas bieden. Zo is immers een bijkomende CO₂-reductie mogelijk van 5 % in een stedelijke omgeving en tot 25 % op een buitenweg. Ten aanzien van NO_x emissies is een halvering van de emissies mogelijk zowel in als buiten de stad.

Het bekomen van een veilig en milieuvriendelijk verkeersgedrag is dan ook een derde kritische succesfactor voor het behalen van de strategische beleidsdoelstellingen.

In een duurzaam vervoerssysteem kan het rijgedrag beïnvloed te worden door in te grijpen op de vormgeving van de infrastructuur (wijze van inrichting en uitrusting van de infrastructuur en van kracht zijnde snelheidsregimes) en de technische karakteristieken en uitrusting van de voertuigen. Maar ook de handelingsbekwaamheid van de bestuurder en de mentaliteit ervan dienen verbeterd of bijgestuurd te worden. Het bijsturen van de rijgedrag van de weggebruikers moet dan ook qua complexiteit niet onderdoen voor de andere kritische succesfactoren ook al wordt bij beleidsbeslissingen vaak de moeilijkheidsgraad ervan systematisch onderschat.

6.3.2 Nagestreefde beleidseffecten

- **een veilig rijgedrag**

Een veilig rijgedrag uit zich in een daling van de verkeersagressie, een lagere ongevalbetrokkenheid maar ook in een daling van het aantal verkeersovertredingen.

- **een milieuvriendelijk rijgedrag**

Een milieuvriendelijk rijgedrag uit zich in een rijstijl die gekenmerkt wordt door een hoge ritdynamiek en toerental en het vermijden van snelheidsoverschrijdingen.

6.4 KSF 4: Versnelde introductie van nieuwe technologie

6.4.1 Omschrijving

Het ombuigen van de trend naar minder automobilité mag dan wel op lange termijn gunstige perspectieven ten aanzien van het bereiken van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Toch zijn hiermee, zeker op korte termijn, niet alle problemen van de baan.

De inzet van technologische middelen op niveau van het voertuig biedt vooral gunstige perspectieven ten aanzien van het bereiken van de ambities op niveau van de milieudoelstellingen en de doelstelling verkeersveiligheid. Het is immers de verhoogde milieuvriendelijkheid van de voertuigen die er in 2010 toe zal leiden dat de luchtkwaliteitsdoelstellingen (grotendeels) worden gehaald en dat negatieve gezondheidseffecten (t.g.v. geluid, deeltjes, edm.) worden verkleind. Maar ook op langere termijn (+ 2010) bieden technologische ontwikkelingen belangrijke perspectieven. Zo kunnen alternatieve aandrijfsystemen ervoor zorgen dat vervuilende emissies tot praktisch nul worden herleid. Veilige voertuigen zorgen dan weer voor minder ongevallen of verminderen de kans op een ernstig letsel bij eventuele confrontatie. Vooral de veiligheid van voetgangers en fietsers zal hierdoor positief beïnvloed worden. Maar ook op langere termijn bieden technologische ontwikke-

lingen gunstige perspectieven vooral dan op vlak van het faciliteren van de rijtaak of zelfs het overnemen ervan.

De inzet van technologische middelen op vlak van infrastructuur werkt capaciteitsverhogen. Daarnaast laat het een interactieve communicatie toe met de gebruiker die de veiligheid van het vervoerssysteem verhoogt. Het harmoniseren van verkeersstromen bevordert de doorstroming en beïnvloedt op een positieve manier zowel de betrouwbaarheid van het transportsysteem als de emissies van de verkeersstromen. Het gebruik van technologische middelen laat ook toe om gericht en op een geautomatiseerde manier controles uit te voeren (roodlichtcamera's, aswegers, ...).

Dit brengt ons tot een vierde kritische succesfactor met name de **versnelde introductie van technologische innovaties** zowel op niveau van het voertuig als op niveau van de infrastructuur.

Maatregelen om de aankoop van milieuvriendelijke of veilige wagens te bevorderen kunnen zowel sensibiliserend of informerend van aard zijn als een duidelijke fiscale of financiële stimulans inhouden. In samenhang met de inspanningen om het wagenpark veiliger en intelligenter te maken dient de overheid de nodige middelen ter beschikking te stellen voor de uitbouw van sturingssystemen op haar hoofdwegennet. Hierdoor wordt het in de toekomst mogelijk dat het voertuig via een on-board module relevante informatie over zijn positie en snelheid doorstuurt naar verkeerscontrolecentra. Aansluitend kan de bestuurder real-time informatie in zijn voertuig verkrijgen over preferentiële snelheden (i.f.v. weersomstandigheden of verkeersdrukke), mogelijke fileproblemen, alternatieve routes of vervoersmogelijkheden die relevant zijn voor zijn verplaatsing. Deze sturingssystemen zijn naast andere technologische toepassingen (tracking en tracing, ...) niet alleen belangrijk voor het wegverkeer. Ook naar het spoorverkeer en de binnenvaart toe werken deze systemen zowel kwaliteits- als veiligheidsverhogend.

6.4.2 Nagestreefde beleidseffecten

- **Verhoogde toepassing van technologie in het voertuigenpark**

Hierbij wordt de toepassing van milieutechnologie in het voertuigenpark opgevolgd. In overleg met de milieuadministraties zal worden nagegaan welke milieutechnologie het onderwerp zal uitmaken van verdere monitoring.

Aanvullend wordt de toepassing van veiligheidssystemen (actieve als passieve) in het voertuigenpark opgevolgd. Deze lijst met op te volgen veiligheidssystemen zal worden opgemaakt in overleg met het steunpunt verkeersveiligheid.

Daarnaast wordt een beleidsinformatiesysteem ontwikkeld, dat informatie levert over de efficiëntie en de effectiviteit van (potentiële) beleidsinstrumenten. Dit moet toelaten om een gericht en efficiënter beleid te ontwikkelen t.a.v. stimulering van technologie in het bestaande en nieuwe voertuigenpark bij diverse doelgroepen binnen de wettelijke en budgettaire mogelijkheden.

- **Technologische uitrusting van de hoofdinfrastructuur**

Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar de mate waarin de hoofdinfrastructuur van zowel het wegen-, waterwegen- als spoorwegennet uitgerust is met sturingssystemen. Maar ook technologische uitrusting die veiligheidsverhogend werkt zal worden opgevolgd. Ook hier zal de opvolging gebeuren aan de hand van een vooraf vastgelegde lijst.

6.5 KSF 5: Bereiken van het maatschappelijk draagvlak⁶¹

6.5.1 Omschrijving

Uit een eerste en zeer voorlopige toetsing van de bevindingen van experts en stakeholders aan de meningen van burgers in de focusgroepen blijkt dat er nogal wat verschillen bestaan die de in praktijk het draagvlak voor het te voeren mobiliteitsbeleid kunnen beperken.

De verschillen komen tot uiting in:

- **het verschillend definiëren van het probleem**

Burgers definiëren de problemen veeleer vanuit hun dagelijkse ervaringen in het verkeer. Terwijl experts en stakeholders het bereikbaarheidsprobleem vooral situeren in de economische sfeer en een directe link leggen met de concurrentiepositie van bedrijven, zullen burgers dat probleem omschrijven als het ergens moeilijk geraken omwille van de file of te weinig openbaar vervoer verbindingen. Terwijl experts en stakeholders het milieu- en leefbaarheidsprobleem al snel verbinden met CO₂-uitstoot, geven burgers eerder de direct zichtbare gevolgen van milieuproblemen aan zoals de toename van het aantal astmapatiënten en de vervuiling in steden.

- **een verschillend gewicht toekennen aan een probleem**

Burgers zullen soms een verschillend gewicht toekennen aan bepaalde problemen in vergelijking tot experts en stakeholders. Experts en stakeholders hechten bijvoorbeeld minder belang aan vervoersongelijkheid dan burgers. Burgers daarentegen hechten minder belang aan de milieuproblemen omdat de gevolgen daarvan minder zichtbaar zijn dan de gevolgen van bereikbaarheids- of veiligheidsproblemen.

- **de verantwoordelijkheid voor een probleem bij andere actoren leggen**

Als in de discussie over verantwoordelijkheden het aandeel overheidsbeleid versus het individuele verkeersgedrag ter sprake komt, leggen stakeholders en experts de verantwoordelijkheid eerder bij het beleid, terwijl burgers ook een grote verantwoordelijkheid toeschrijven aan het individuele mobiliteitsgedrag.

- **andere oplossingen voorstellen, tegenstrijdige meningen hebben over bepaalde maatregelen, verschillende visies op de uitwerking van oplossingen.**

Ook in de discussie over oplossingen liggen er andere accenten. In grote lijnen zijn de aangeduide oplossingsrichtingen dezelfde, met één uitzondering: burgers brengen een uitbreiding van de wegcapaciteit als oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem niet spontaan ter sprake. Experts zullen eerder concreet uitvoerbare oplossingen naar voor schuiven, terwijl burgers eerder aangeven wat er moet veranderen zonder te expliciteren hoe dat moet gebeuren. Er bestaan ook verschillende meningen tussen experts/stakeholders en burgers over zin of onzin van bepaalde maatregelen (vb. rekening rijden). Tenslotte leven er verschillende visies op de uitwerking van oplossingen, bv. maatregelen die steunen op nieuwe technologie (vb. ISA).

Dit brengt ons tot een vijfde voor het mobiliteitsbeleid kritische succesfactor, met name **het bereiken van een maatschappelijk draagvlak voor het te voeren mobiliteitsbeleid.**

⁶¹ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, september 2001, Bijlage: nota Focusgroepen, Vakgroep Milieu, Technologie en Technologiemanagement, STEM, p. 27

Om op termijn te komen tot een gedeelde visie zowel op niveau van de probleemformulering, de beleidsformulering als de oplossingsrichtingen is het nodig om de verschillende beleidsactoren (op de verschillende bestuursniveaus en uit de verschillende beleidsdomeinen) nauw te betrekken bij elke fase van het beleidsproces. Zoniet zullen de fricties in visie en opvatting tussen de verschillende beleidsactoren de effectiviteit van het beleid blijven ondermijnen. Voor de wijze waarop deze initiatieven in de toekomst vorm zullen krijgen verwijzen wij naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'.

Dit streven naar gedeelde visies mag zich niet beperken tot het bekomen van een consensus tussen overheidsinstanties. Ook met de het maatschappelijk middenveld en de academische wereld dient de dialoog te worden aangegaan. Ook hier wordt voor de verdere uitwerking verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'.

Maar ook de niet-georganiseerde burger mag niet uit het oog worden verloren. Van hen wordt immers verwacht dat zij hun verplaatsingsgedrag aanpassing (groter gebruik van milieuvriendelijke transportmiddelen), komen tot een veilig rijgedrag, een veiligheidscultuur ontwikkelen op bedrijfsniveau, meer gaan telewerken of zoeken naar andere tewerkstellingssystemen die minder mobiliteit (vooral tijdens de piekuren) genereren enz.

6.5.2 Nagestreefde beleidseffecten

De op te volgen beleidseffecten zijn de mate waarin er een maatschappelijk draagvlak bestaat voor het gevoerde mobiliteitsbeleid bij de verschillende beleidsactoren, het maatschappelijk middenveld en de niet georganiseerde burger.

6.6 KSF 6: Doelmatige aanwending van de financiële middelen

6.6.1 Omschrijving

Niet alleen de omvang van de ter beschikking gestelde middelen zal bepalend zijn voor het al dan niet bereiken van de ambities op niveau van de verschillende strategische doelstellingen. Vooral de wijze waarop de middelen zullen worden aangewend is belangrijk. Zuinigheid (welke middelen worden er door het beleid ingezet), efficiëntie (wat wordt er met de middelen gedaan), effectiviteit (op welke wijze wordt de samenleving beter van hetgeen door de overheid wordt gedaan) zijn dan ook de sleutelwoorden voor een doelmatige aanwending van de overheidsmiddelen.

Dit brengt ons bij een voor het mobiliteitsbeleid zesde kritische succesfactor met **name het doelmatig aanwenden van de financiële middelen**.

Om te komen tot een doelmatige aanwending van de middelen kunnen tal van technieken worden ontwikkeld waaronder de invoering van een analytische boekhouding en een doelmatigheidsanalyse⁶². Ook hier verwijzen wij voor de verdere uitwerking ervan naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'. Aanvullend kan binnen het mobiliteitsbeleid in het kader van een doelmatige aanwending van de middelen werk gemaakt worden van een methodiek op niveau van de meerjareninvesteringsprogramma's die toelaat zoveel mogelijk maatschappelijke bekommernissen (ecologische inpassing, veiligheidsoverwegingen, ...) 'mee te liften' bij de realisatie van (omvangrijke) infrastructuurprojecten.

⁶² Doelmatigheidsanalyse kan omschreven worden als een analyse van de middelen, de activiteiten, de prestaties en de effecten van een overheidsorganisatie en dit in relatie tot de vooropgestelde doelstellingen (ambitieniveaus)

6.6.2 Nagestreefde beleidseffecten

- Kosteneffectieve aanwending van de middelen. Hierbij wordt de relatie geïllustreerd tussen de middelen en de beleidseffecten.
- Kostenefficiënte aanwending van de middelen. Hierbij wordt de relatie geïllustreerd tussen ingezette middelen en activiteiten/prestaties

6.7 KSF 7: Noodzakelijke kennis en instrumenten

6.7.1 Omschrijving

Kennis en informatie zijn de voornaamste 'grondstoffen' voor een kwaliteitsvolle beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering, monitoring en beleidsevaluatie. Deze kennis en informatie zit in praktijk verspreid bij verschillende actoren (overheden, maatschappelijk middenveld, universiteiten, steunpunten, enz.), is onvolledig en is niet steeds even toegankelijk voor het beleid. Daarnaast zijn er domeinen die op de wetenschappelijk vlak onvoldoende zijn ontwikkeld. We verwijzen hierbij specifiek naar het domein van de gedragswetenschappen.

Maar het beleid dient zich niet enkel te baseren op wetenschappelijke inzichten en gegevens. Ook de niet-georganiseerde burgers kunnen als ervaringsdeskundigen nuttige informatie aanreiken.

Zowel het kanaliseren van de reeds aanwezige kennis, als het invullen van kennishiaten evenals het ontwikkelen van de noodzakelijke beleidsinstrumenten vormen dan ook de zevende kritische succesfactor voor het mobiliteitsbeleid.

Voor de wijze waarop de hiervoor noodzakelijke initiatieven vorm zullen krijgen, wordt verwezen naar het project "Beter Bestuurlijk Beleid".

6.7.2 Nagestreefde beleidseffecten

- **Stroomlijning van de kennis en informatie ten behoeve van het beleid.**
- **Gerichte invulling van de kennishiaten ten behoeve van het beleid.**

7 MAATREGELENPAKKETTEN DUURZAME MOBILITEIT

Voor de realisatie van de vijf strategische doelstellen en de hiermee verband houdende kritische succesfactoren werden vijf maatregelenpakketten geselecteerd die garant staan voor een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Conform het Europese Witboek transport sturen zij aan niet zozeer op “minder” maar wel op een “meer duurzame” mobiliteit. Elk van deze maatregelenpakketten bestaat op haar beurt uit een aantal strategische projecten die werden geselecteerd uit de 45 dragende maatregelen die in het ontwerp Mobiliteitsplan werden opgesomd. Bij het uitwerken van deze maatregelenpakketten werd conform van het Vlaamse Parlement op korte termijn prioriteit verleend aan de doelstellingen bereikbaarheid en veiligheid.

Deze maatregelenpakketten staan evenwel niet los van elkaar. Zo beoogt een eerste maatregelenpakket (MP1) te komen tot een hoger kwaliteitsniveau van de vervoersalternatieven. Dit maatregelenpakket is een noodzakelijke voorwaarde voor een efficiënt gebruik van de vervoersmiddelen en infrastructuur (MP3). Zelfs met een beleid dat aanstuurt op een groter gebruik van de vervoersalternatieven gebeurt een belangrijk deel van de mobiliteit per (vracht)wagen. Het tweede maatregelenpakket (MP2) bevat dan ook een overzicht van de verschillende infrastructuurinvesteringen, inclusief de sturingssystemen, die nodig zijn voor het wegverkeer. Ook al draagt het realiseren van een modale verschuiving in belangrijke mate bij tot het realiseren van de vijf strategische doelstellingen, toch volstaat het niet om de beoogde ambitieniveaus te bereiken. Ook infrastructuurinvesteringen kunnen niet alle verkeersproblemen oplossen. Vandaar de noodzaak van een maatregelenpakket dat streeft een verhoging van de vervoersefficiëntie en infrastructuurgebruik (MP3). Vooral binnen grootstedelijke gebieden zijn de mobiliteitsproblemen moeilijk onder controle te krijgen en zijn bijkomende maatregelen noodzakelijk die de bezettings-/beladingsgraad verhogen, een modale verschuiving realiseren maar ook de verplaatsingsbehoefte in tijd en ruimte sturen. Om te voldoen aan de veiligheids-, de verkeersleefbaarheids- maar ook de milieudoelstelling is het noodzakelijk uitvoering te geven aan een maatregelenpakket dat zowel streeft naar een beïnvloeding van individuele vaardigheden van de weggebruikers en naar een mentaliteitswijziging (MP4), als naar een veilig en milieuvriendelijk voer- en vaartuigenpark (MP5)⁶³.

7.1 Maatregelenpakket 1: Verhogen kwaliteit vervoersalternatieven

7.1.1 Toelichting

De Europese Raad van Göteborg heeft het nieuwe evenwicht tussen vervoersmodaliteiten een centrale plaats gegeven in de strategie voor een duurzame ontwikkeling. Ook binnen het mobiliteitsplan Vlaanderen staat het ombuigen van de trend naar meer auto mobiliteit door te komen tot een groter gebruik van de vervoersalternatieven centraal.

Om te komen tot een hoger gebruik van de vervoersalternatieven is het belangrijk op een soepele manier in te spelen op de steeds specifiekere wordende wensen van de gebruikers (reizigers, verladers, ...). Daarvoor is het nodig om de kwaliteit van deze modi te verbete-

⁶³ De belangrijkste verbanden tussen de doelstellingen, na te streven effecten, dragende maatregelen en globale kostenindicaties worden weergegeven in bijlage 2.

ren. Een kwaliteitsverbetering is vooral nodig om de reistijd/transportduur, de flexibiliteit, het comfort, de stiptheid en de betrouwbaarheid van deze modi te verbeteren. Een betere integratie van verschillende vervoermodaliteiten moet een oplossing bieden voor de problemen op vlak van voor- en natransport. Op termijn moet daarom consequent toegewerkt worden naar multimodale netwerken voor personen en goederenvervoer, die ook geïntegreerd worden gemanaged.

7.1.2 Nagestreefde effecten

Volgende effecten worden nagestreefd met de uitvoering van de hierna vermelde strategische projecten:

- Verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer

De ontwikkeling van een kwalitatief gemeenschappelijk vervoer als alternatief voor het wagengebruik dient zich te focussen op de aspecten comfort, stiptheid, snelheid en frequentie. Voor de verschillende kwaliteitscriteria dienen, aldus het Vlaamse Parlement, kwaliteitsstandaarden (minimum normen) te worden uitgewerkt.

In het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt ten aanzien van de reissnelheid een Vf-waarde naar voren geschoven van gemiddeld 1,3, te differentiëren naar de verschillende schaalniveaus (zie Tabel 1):

TABEL 1 STREEFWAARDEN Vf-FACTOR

Schaalniveau	Streefwaarde Vf-factor
Bovengewestelijk	0,9
Gewestelijk	1,1
Bovenlokaal	1,6
Kleinstedelijk naar grootstedelijk	1,2
Kleinstedelijk naar regionaal- en kleinstedelijk	1,8
Buitengebied naar grootstedelijk	1,2
Buitengebied naar regionaalstedelijk	1,9
Buitengebied naar kleinstedelijk en buitengebied	1,8

BRON: MMM PERSONEN DUURZAAM

- Verhoging van de kwaliteit van het fietsverkeer

Door verhoging van de veiligheid en het comfort voor de fietser moet het mogelijk zijn om het aantal fietsverplaatsingen met 25% te laten toenemen tussen 1998 en 2010.

- Verhogen van de kwaliteit van de binnenvaart

In haar Europees witboek stelt de Europese Commissie dat betrouwbaarheid, efficiëntie maar ook beschikbaarheid, drie belangrijke kwaliteitscriteria zijn die moeten worden verbeterd om de binnenvaart een grotere rol te laten spelen in het goederenvervoer. Voor deze kwaliteitscriteria zullen kwaliteitsstandaarden dienen uitgewerkt te worden.

- **Verhoging van de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor**

Naar analogie met de binnenvaart dienen ook voor het goederenvervoer per spoor kwaliteitscriteria en kwaliteitsstandaarden te worden ontwikkeld die in de toekomst het voorwerp van beleidsopvolging zullen uitmaken.

7.1.3 Strategische projecten mobiliteitsbeleid

Kwaliteitsverhoging openbaar vervoer

1. Verhoging van het aanbod stads- en streekvervoer

Om de concurrentie met de wagen aan te kunnen dienen dient het **aanbod** van stads- en streekvervoer tijdens de spitsuren, volgens de verkeerssimulaties, met meer dan 50 % te worden uitgebreid. Naast deze frequentieverhogingen dringen zich meer late verbindingen en weekendverbindingen op bestaande lijnen op, zeker in grootstedelijke gebieden⁶⁴.

Bijzondere aandacht dient te gaan naar de “missing links” in het openbaar vervoer en een versnelde realisatie van de voorstedelijke tramlijnen in Antwerpen en Gent, of de tram- en busverbindingen nodig in aansluiting op het Brusselse GEN⁶⁵.

Subactie instandhouden bestaande aanbod

Met het instandhouden van de bestaande aanbod wordt zowel het behoud van de kwaliteit en kwantiteit van de bestaande exploitatie als de kwaliteit en kwantiteit van het bestaande voertuigenpark en het geheel van ondersteunende infrastructuur en personeel bedoeld. Met instandhouden wordt niet bedoeld dat de huidige situatie in detail bevroren wordt; optimalisatie van het bestaande aanbod, binnen de wettelijke bepalingen blijft uiteraard mogelijk.

Subactie basismobiliteit

Het doel van deze subactie is het waarborgen van een minimumaanbod van geregeld vervoer binnen de woonzones van de grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden. Hierdoor wordt tot op zekere hoogte voorzien in de mobiliteitsbehoefte van hen die geen auto kunnen, mogen of willen gebruiken.

In het uitvoeringsbesluit basismobiliteit werden volgende normen opgenomen met betrekking tot dit minimumaanbod.

TABEL 2 NORMEN BASISMOBILITEIT.

	Max. afstand tot halte	Min. Frequentie En max. wachttijd Spits weekdag 6u-9u/16u-19u	Min. Frequentie En max. wachttijd dal weekdag 9u-16u/19u-21u	Min. Frequentie En max. wachttijd Zat., zon en feestdag (8u-23u)
Stedelijk gebied	500 m	5 (15')	4 (20')	3 (30')
Regionaal stedelijk gebied	500 m	4 (20')	3 (30')	2 (40')
Randstedelijk gebied	650 m	3 (30')	2 (40')	1 (75')
Kleinstedelijk gebied	650 m	3 (30')	2 (40')	1 (75')

⁶⁴ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁶⁵ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

Buitengebied	750 m	2 (40')	1 (75')	0,5 (140')
--------------	-------	---------	---------	------------

Bron: Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de Basismobiliteit in het Vlaamse Gewest, 29/11/2002

De Vlaamse Regering engageerde zich al, conform het uitvoeringsbesluit basismobiliteit, om tegen eind 2006 een minimumaanbod aan geregeld vervoer binnen de woonzones van de grootstedelijk, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden te waarborgen.

Subactie netmanagement

De bedoeling van de invoering van netmanagement (zie uitvoeringsbesluit) is het realiseren van basismobiliteit en het geregeld vervoer doelmatig en efficiënt te organiseren zodat maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen. In functie van de vraag zal per verbinding worden nagegaan welke frequentie en capaciteit er moet worden ingezet. Wanneer de capaciteit onvoldoende is zal de frequentie worden verhoogd of zullen grotere voertuigen worden ingezet. De capaciteit of frequentie zal ook bij structurele overbezetting van de voertuigen worden verhoogd. Daarnaast is een aanbod, gebaseerd op meer staanplaatsen dan zitplaatsen, zeker op langafstandsverbindingen, niet langer aanvaardbaar⁶⁶.

In grootstedelijke gebieden zal voorzien worden in meer late verbindingen en weekendverbindingen op bestaande lijnen⁶⁷. Wat de late verbindingen betreft wordt in de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent geopteerd voor een uitbreiding met 4 uur t.a.v. de minimale bedieningstijden (zijnde van 6.00 uur tot 21.00 uur). Hierbij worden wel enkel die aantrekkingspolen bediend die op dat moment nog verplaatsingsbehoeften genereren. Wat de weekendbediening betreft zal in de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent tijdens de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag een nachtnet geëxploiteerd worden waarbij de aantrekkingspolen bediend worden die op dat moment nog verplaatsingsbehoeften genereren.

Voorgesteld wordt om aansluitend op de realisatie van basismobiliteit over te gaan tot aanbodsuitbreiding en frequentieverhoging.

Via een objectieve behoeftenanalyse zal aan elke verbinding een rangschikking worden toegewezen. Gezien de omvang van de mobiliteitsproblemen in en rond de grootstedelijke gebieden en binnen de Vlaamse Ruit dient prioriteit te worden gegeven aan de vervoersgebieden die hierbinnen gelegen zijn.

Subactie uitbouw voorstedelijke netten

Op het bovenlokaal schaalniveau verdienen vooral de voorstadsnetten of de gewestelijke expresnetten (GEN) (omgeving van de grootstedelijke gebieden) speciale aandacht.

Voorgesteld wordt om tegen 2012 te komen tot een functionele integratie van de verschillende voorziene of mogelijke gewestelijke expresnetten, met als eindbeeld één geïntegreerd voorstadsnet in de Vlaamse Ruit volgens een polycentrisch model.

Dit net bestaat dus zowel uit radiale lijnen (van en naar de grote steden), als uit tangentiële lijnen, die de kleinere centra rondom en tussen deze grote steden verbinden. Het wordt, naast spoor- en tramlijnen, ook gevormd door een aantal snelbuslijnen, en wordt mee gevoed en aangevuld door de lijnen van het stads- en streekvervoer. Dit laatste onderstreept

⁶⁶ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁶⁷ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

het belang van zeer goede aansluitingsmogelijkheden tussen de verschillende componenten van het net (zie project 9, subactie m.b.t. uitbouw van de overstapfaciliteiten).

2. Kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer

De kwaliteit van het aanbod van de busmaatschappijen is voor verbetering vatbaar is. Door gerichte investeringen inzake reizigerscomfort, reissnelheid, veiligheid, informatieverschaffing en het zo toegankelijk mogelijk maken van het reguliere aanbod voor mensen met een beperkte mobiliteit moet het mogelijk zijn om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verhogen.

Daarom dienen ten behoeve van de exploitatie van de verschillende lijnen minimumnormen te worden opgelegd inzake comfort, stiptheid, snelheid en frequentie zodat het collectief vervoer kan uitgroeien tot een echt alternatief voor de wagen⁶⁸. Deze prioritair geachte kwaliteitsverbeteringen moeten wel deel uitmaken van een algemeen plan om het aanbod van het openbaar vervoer verder te verhogen (zie project 1).

Subactie verhoging van reissnelheid van trams en bussen

Momenteel zitten bussen en trams mee in de file. Dit weegt extra op de reissnelheid. Om een aan de wagen competitieve reissnelheid te kunnen realiseren is het daarom noodzakelijk de doorstroming te garanderen.

Voorgesteld wordt om een stimulerend en ondersteunend infrastructuurbeleid te voeren in termen van vrije bus- en trambanen en verkeerslichtenbeïnvloeding zodat de VVM en andere private vervoersoperatoren de opgelegde normen inzake snelheid kunnen naleven⁶⁹.

Per entiteit werden onlangs de problemen inzake doorstroming op de gewestwegen geïnventariseerd. De zwaarste problemen werden opgenomen in een prioriteitenlijst die aan de betrokken wegbeheerder (zijnde het Vlaamse Gewest) ter verwerking in de eigen objectieve behoefteanalyse werd opgemaakt.

Subactie comfortverbetering rollend materieel

Deze subactie bestaat zowel uit een capaciteitsuitbreiding voor het rollend materieel als uit een vernieuwingsprogramma voor het rollend materieel. Hierbij wordt maximaal aandacht geschonken aan zitcomfort.

Voorgesteld wordt om op de drukste lijnen te voorzien in voldoende zitplaatsen.

Zeker op langeafstandsverbindingen kan niet langer meer aanvaard worden dat er meer staanplaatsen zijn dan zitplaatsen⁷⁰.

Om te komen tot een maximale intergratie van mensen met een handicap in onze samenleving dient maximaal aandacht te worden geschonken aan het toegankelijk zijn van het vervoersaanbod voor mensen met functiebeperkingen zoals minder validen en ouderen (lage vloerbussen, edm).

⁶⁸ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁶⁹ Belangrijk hierbij is wel een verbeterde Vf-waarde gehaald wordt als gevolg van de verbeteringen die worden doorgevoerd bij het openbaar vervoer en niet door een verslechtering van de reistijden in het autoverkeer.

⁷⁰ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

Voorgesteld wordt om in het lastenboek voor de aankoop van nieuwe bus en tramstellen het criterium van de toegankelijk voor mensen met een functiebeperking blijvend op te nemen.

Subactie uitrusting haltes

Deze subactie heeft betrekking op het verder zetten van de investeringen die tot doel hebben te komen tot een verbetering van de halte-infrastructuur en van de overstapfaciliteiten. Naast het verbeteren van de informatie aan de haltes (real-time halte info) wordt ook aandacht besteed aan de beveiliging van de oversteekplaatsen voor trams, de mogelijkheid tot voorverkoop van tickets, de aanpassing van de perronhoogtes, edm.

Ook hier houdt het streven naar een inclusief beleid in dat aandacht wordt geschonken aan het toegankelijk zijn van informatie en haltes voor mensen met functiebeperkingen.

Voorgesteld wordt om bepalingen met betrekking tot de uitvoeringstermijnen van de uitrusting van de haltes op te nemen in de beheersovereenkomst met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

Subactie uitbouw dispatchingscentra per provincie

Om de betrouwbaarheid en de stiptheid van het openbaar vervoer te verhogen is het belangrijk om alle bussen real-time op te volgen vanuit een dispatchingcentrum zodat o.a. tijdig kan voorzien worden in een vervangende dienstverlening bij het uitvallen van bussen.

Voorgesteld wordt om tegen eind van deze legislatuur (2004) in alle entiteiten een dergelijk dispatchingcentrum operationeel te hebben (inclusief uitrusting van de bussen met radio en GPS).

In een volgende fase dient de doorkoppeling te worden voorzien met het verkeersbeheercentrum, waardoor via verkeerslichtenbeïnvloeding voertuigen van de VVM De Lijn prioritair door het verkeer kunnen geloodst worden bij eventuele vertragingen.

3. Aanbieden van geïntegreerde mobiliteitsdiensten

Om de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten aanzien van de auto te versterken is de inschakeling ervan in een multimodale keten belangrijk. Ketenmobiliteit vraagt evenwel om een goed afgewogen multimodale systeemopbouw, goede overstapmogelijkheden in multimodale knooppunten, een goede afstemming van vervoerdiensten, goede multimodale informatie voor de reizigers, zowel thuis als onderweg en heldere en eenduidige betaalsystemen.

Voorgesteld wordt om binnen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, een mobiliteitscentrale op te zetten die geïntegreerde mobiliteitsdiensten kan aanbieden (De Lijn, MIVB, TEC, NMBS, taxi-diensten)⁷¹.

De aangeboden diensten kunnen variëren van informatie⁷² tot vervoer (op aanvraag). Zo zullen naast het geregeld vervoer ook schoolvervoer en bedrijfsvervoer worden aangeboden evenals autodelen en carpooling mogelijkheden. Ook het taxivervoer dient deel uit te

⁷¹ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

⁷² Wat het aanbieden van multimodale reisinformatie betreft zal gebruik gemaakt worden van nieuwe technologieën zoals internet en mobiele telefonie. Bij dit advies wordt rekening gehouden met real-time informatie over o.a. files, vertragingen, wegwerkzaamheden, enz. Het verschaffen van een geïntegreerd reisadvies past binnen het e-Government-beleid van de Vlaamse overheid.

maken van het totale vervoersaanbod. Vanuit de optiek van een inclusief beleid dient men op termijn ook tot een integratie van het vervoer op maat te komen.

Kwaliteitsverhoging van het fietsverkeer

4. Instandhouden en uitbouw van veilige fietsinfrastructuur

Een belangrijke hinderpaal om te komen tot een hoger fietsgebruik is de onveiligheid⁷³. Om de veiligheid voor de fietser langs drukke wegen te verbeteren is de aanleg van fietsinfrastructuur nodig. Daarom werden in, opdracht van het Vlaamse Gewest, door de vijf Vlaamse provincies een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk⁷⁴ uitgewerkt. De totale lengte van dit netwerk bedraagt ongeveer 11.000 km waarvan ongeveer 3.500 km langs gewestwegen.

Hoewel de laatste jaren zeker de nodige inspanningen zijn gebeurd voor de realisatie van fietspaden, sleept de concrete realisatie op het terrein lang aan.

Voorgesteld wordt om in een periode van 10 jaar elke gewestweg die deel uitmaakt van het bovenlokaal fietsroutenetwerk uit te rusten met een fietspad dat voldoet aan de criteria vermeld in het vademecum fietsvoorzieningen.

Hierbij wordt wel, gezien het potentieel aan fietsers, op korte termijn prioriteit verleend aan de uitbouw van de fietsinfrastructuur in de stedelijke gebieden, op de stedelijke invalswegen en in de landelijke kernen.

Kwaliteitsverhoging van de binnenvaart

5. Uitbouw van het hoofdwaterwegennet⁷⁵ conform het RSV

Om in de toekomst (2010) tot een groter gebruik (+ 78 %) van de binnenvaart op het hoofdwaterwegennet te komen dienen een aantal knelpunten weggewerkt te worden. Deze infrastructurele belemmeringen kunnen zowel betrekking hebben op specifieke knelpunten, onvoldoende doorvaarbreedte of diepte, onvoldoende hoogte van bruggen, werking van sluizen, onvoldoende overslagcapaciteit enz.) waardoor een ononderbroken doorvaart van schepen niet het hele jaar door mogelijk is.

Subactie onderhoud van het hoofdwaterwegennet

Het doel van deze actie is het patrimonium in goede staat te houden en de waterweg operationeel te houden, ook in uitzonderlijke omstandigheden zoals bij ijsvorming. Met operationeel houden wordt bedoeld dat de vaarkenmerken behouden blijven.

Voorgesteld wordt de nodige onderhoudswerkzaamheden⁷⁶ uit te voeren teneinde de binnenscheepvaart te garanderen.

⁷³ Het ongevalrisico op een dodelijk of zwaar verkeersongeval per gereden kilometer is hoog

⁷⁴ Dit netwerk verbindt een groot aantal van de belangrijkste kernen en attractiepolen (scholen, stations, bedrijventerreinen, recreatie/cultuurcentra, ...) met elkaar en verzekert de continuïteit van intergemeentelijke fietsverplaatsingen.

⁷⁵ Het hoofdwaterwegennet, zoals gedefinieerd in het RSV, verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de Zeehaven van Antwerpen en Gent, het economisch netwerk van het Albertkanaal, de omgeving van Kortrijk enz. +/- 97 % van de huidige trafiek via de binnenvaart wordt op deze verbindingen gerealiseerd

⁷⁶ Tot de onderhoudstaken behoren het op peil houden van de vaardiepte, de vervanging van infrastructuur, het herbouwen van bruggen om aan de nieuwe doorvaarthoogte voor het containervervoer te voldoen, het aanleggen van milieuvriendelijke oevers, enz maar ook het onderhoud van de elektrische, mechanische en telematica-uitrustingen. Wat dit laatste betreft wordt een onderscheid gemaakt tussen het structureel onderhoud van de bestaande uitrustingen (de investeringen ter vervanging van bedieningsorganen van bruggen, sluizen, stuwen, pompstations, enz.) en het gewone ("dagelijks") preventief en correctief onderhoud van deze uitrustingen m.i.v. de kosten voor hun beheer en exploitatie (levering van de elektrische energie, periodieke keuringen,...) en voor de herstelling van schade veroorzaakt door derden (averijen).

Subactie wegwerken grote knelpunten hoofdwatwegennet

Vlaanderen beschikt over een hoofdwatwegennet dat grotendeels voldoet aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV.

Voorgesteld wordt om een aantal lokale knelpunten weg te werken die een vlotte doorgang van het scheepsvervoer hinderen.

Het betreft hier volgende éénmalige infrastructuurwerken:

- Ontdubbeling van de sluis van Evergem

De huidige sluis in Evergem op de Ringvaart om Gent is met haar 12 miljoen ton goederenvervoer per jaar de drukst bevaren sluis van Vlaanderen. Ondanks de uitbreiding van de bedieningsuren kan de vlotte doorvaart niet altijd gegarandeerd worden. De gewenste stijgende tendens in de binnenvaartrafiek zal het probleem alleen nog vergroten. Bovendien is de huidige sluis onvoldoende lang voor duwkonvoeien. Daarom is het noodzakelijk dat er wordt overgegaan tot de bouw van een nieuwe sluis.

- Renovatie Royerssluis

De Royerssluis vormt de belangrijkste binnenvaart- en toegangsweg van de Schelde naar de Antwerpse haven (Rechteroever) en het Albertkanaal. De sluis dateert van het begin van de twintigste eeuw en is dringend aan vervanging toe. De jaarlijkse buitendienststellingen en de daarbij horende onderhoudskosten zijn enorm. De toename van de binnenvaart en de nood aan een betrouwbare doorvaart maken van de Royerssluis een prioritair project.

- Renovatie Van Cauwelaertsluis

De Van Cauwelaertsluis dateert uit de jaren '20 en is dringend aan vervanging toe – wat de beweegbare delen ervan betreft. Het blijven functioneren van de sluis is essentieel omdat deze een belangrijke poort vormt voor de binnenvaart naar de Linkeroever en naar de Schelde-Rijnverbinding. De Van Cauwelaertsluis wordt een essentieel verbindingsstuk voor de binnenvaart tussen linker- en rechteroever bij het in dienst komen van de terminals in de Waaslandhaven.

Om te vermijden dat deze sluis niet operationeel is bij het openen van het Deurganckdok dient eerst de Royerssluis gerenoveerd te worden.

- Verbreding Albertkanaal pand Antwerpen-Wijnegem

Het Albertkanaal is het belangrijkste kanaal van Vlaanderen, maar de verdere groei van het aantal vervoerde ton goederen over het Albertkanaal wordt zwaar belemmerd door een flessenhals tussen Wijnegem en Antwerpen (klasse Va i.p.v. klasse VIb). Het wegwerken van deze vernauwing zal tot gevolg hebben dat het Albertkanaal ontsloten wordt voor grotere en bredere schepen en over zijn volle lengte volwaardig kan benut worden.

- Afwerken van het kanaalvak tot 10.000 ton op het Zeekanaal

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, werd medio jaren zestig gestart met een moderniseringsprogramma. Dit project vereist nog de afwerking van het kanaalvak tot 10.000 ton. Hiervoor dient te Puurs een nieuwe brug gebouwd te worden met grotere doorvaarbreedte en –hoogte dan de huidige brug. Bovendien dienen de oevers aangepast en het kanaal uitgediept te worden. Ook moet er in Willebroek een zwaikom worden gebouwd zodat schepen van 200 meter kunnen zwaaien.

- **Verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk (klasse IV)**

De werken aan de Leie in de doortocht Kortrijk zijn op de doortocht Wervik na de laatste kalibreringswerken om de Leie bevaarbaar te maken voor 1350 ton-schepen (klasse IV). Door deze kalibreringswerken zal het hinterland kunnen bediend worden door schepen uit een grotere scheepsklasse, en zal het hinterland op termijn via de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding kunnen uitgebreid worden tot heel Noord-Frankrijk.

- **Verruimen van de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, naar de klasse Vb**

Enmaal de werken tot uitbouw van de Leie voor de klasse IV beëindigd zijn (zie hoger) kan de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, worden verruimd naar de klasse Vb. Evenwel zal een éénrichtingsverkeer voor deze klasse Vb schepen worden ingesteld. Hiermede wordt het Europese project Seine-Schelde tot stand gebracht en sluit het Vlaamse waterwegennet op volwaardige wijze aan bij het waterwegennet tot Parijs. De in dit project voorziene werken houden vooral de bouw van aangepaste kunstwerken (sluizen en bruggen) in en omvatten geen herbouwen van de werken voorzien in het kader van het verruimen van de doortocht aan de Leie in Kortrijk (klasse IV).

- **Aanpassen van de doorvaartbreedte van het kanaal van Gent naar Brugge (1350 ton)**

Het kanaal Gent-Brugge is tussen Gent en Beernem deels op 1350 ton (klasse IV) en deels op 2250 ton (klasse Va) gekalibreerd. Tussen Beernem en Brugge zijn er afwisselend stroken van 300/600 ton en van 2250 ton. Door het instellen van een éénrichtingsverkeer is er scheepvaart tot 1350 ton mogelijk.

In de verruimingswerken zitten vervat: het herbouwen van de brug van Steenbrugge en de aanpassing van haar omgeving om een vlotte doorgang van de scheepvaart te garanderen (en een betere oplossing voor het wegverkeer eveneens ondertussen te realiseren), evenals de kalibrering van de overige gedeelten. Een aanpassing van de Damme-poortsluis is niet voorzien. De aanpassing voorziet in een verruiming over de totale lengte (tussen Beernem en Brugge) voor tweerichtingsverkeer van klasse IV vaartuigen.

- **Verruimen van de Boven-Schelde naar klasse Vb**

De sluizen op de Boven-Schelde behoren tot de drukst bevaren sluizen van Vlaanderen en functioneren anno 2001 aan hun maximale capaciteit. Bovendien betreft het hier kunstwerken van het begin van de twintigste eeuw. Een toename van de scheepvaart kan hier niet zonder belangrijke hinder verwerkt worden.

Thans worden nieuwe stuwen op de Boven-Schelde gebouwd. Nadat de nieuwe sluizen operationeel zijn gebracht kan de bouw van de nieuwe sluizen aangevat worden.

Subactie wegwerken kleinere knelpunten hoofdwaterwegennet

Buiten de zware infrastructurele knelpunten dienen nog andere infrastructuraanpassingen te gebeuren. Het gaat hier o.a. over het verhogen van de bruggen, het bouwen van nieuwe bruggen, het aanpassen van bepaalde sluiscomplexen, e.d.m.

Voorgesteld wordt op een kostefficiënte manier verbeteringen aan te brengen die een vlot scheepvaartverkeer mogelijk maken.

6. Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwaterwegennet

Voor het opvolgen en begeleiden van het binnenvaartverkeer werd in het verleden reeds een aanzet gegeven om systemen te ontwikkelen en te integreren die de binnenscheep-

vaart ondersteunen (waterpeilbeheer, het automatisch afhandelen van administratieve taken, het registreren van de scheepvaartgegevens, de opmaak van statistieken, het creëren van een virtuele markt voor ladingaanbod, enz.). Om effectief aan scheepvaartbegeleiding te kunnen doen is ook het lokaliseren en opvolgen van de schepen noodzakelijk evenals het van op afstand of volautomatisch bedienen van de kunstwerken.

Voorgesteld wordt om in overleg met de aangrenzende waterweggebieden⁷⁷ te komen tot een operationeel systeem voor het begeleiden van de scheepvaart (inclusief een scheepvaartbegeleidingscentrum) waarbinnen de bestaande aanzetten (IBIS, BIVAS, VTS, enz) worden geïntegreerd.

Momenteel is het RIS-Vlaanderen-Evergem operationeel. Dit centrum heeft een meervoudige opdracht namelijk het aansturen van waterbeheersing en scheepvaartsturing. Bovendien is RIS-Vlaanderen het centraal aanspreekpunt voor informatie en meldpunt voor calamiteiten op de Vlaamse waterwegen.

7. Gegarandeerde vaartijden voor de binnenvaart

De bedoeling van deze actie is de beschikbaarheid van het waterwegennet te vergroten door aanpassing van de bedieningsuren zodat gegarandeerde vaartijden kunnen gerealiseerd worden. De beleidsoptie houdt onder meer in dat de zon- en feestdag bediening op de hoofdwaterwegen in Vlaanderen tot stand komt waardoor een continuïteit in de scheepvaartmogelijkheden ontstaat

Voorgesteld wordt de bediening van sluizen en bruggen op weekdays en in de week-ends zodanig aan te passen dat het Vlaamse waterwegennet naar tijdsgebruik perfect aansluit op het netwerk van de buurlanden.

Momenteel werden reeds enkele belangrijke initiatieven zoals het uitbreiden van de bedieningsuren op meerdere kunstwerken, het 24 uur op 24 uur bediening van de sluis in Evergem en het bedienen van de kunstwerken op een feestdag in de week. De zondagbediening van 9 uur tot 18 uur dient nog volledig opgestart te worden.

8. Onderhoud net van kleinere waterlopen

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt er naast het hoofdwegennet ook een secundair waterwegennet gedefinieerd. Deze waterwegen functioneren als een toevornet naar het hoofdwaterwegennet en kunnen een economische functie uitoefenen. De belangrijkste kleine waterlopen die nog een economische functie vervullen zijn de Kempische kanalen, kanaal Leuven-Dijle en de Dender.

Voorgesteld wordt om hoger vermelde kleine waterlopen te onderhouden zodat hun huidige vaarkenmerken behouden blijven.

Hiermee wordt wel afgeweken van de bepaling in het RSV die stelt dat enkel waterwegen waarvan de vervoerde vracht groter is dan 4% van de totale via het water vervoerde vracht op Vlaams niveau op een prioritaire behandeling kunnen rekenen.

Intermodaal vervoer

9. Aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden

Niet alleen de kwaliteit van de afzonderlijke modi dient te worden verbeterd, ook de intermodaliteit dient te worden verhoogd. Via een betere integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten kan immers een oplossing worden gevonden voor de problemen op

⁷⁷ De aangrenzende waterweggebieden zijn het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Wallonië, Frankrijk, Nederland en Duitsland.

vlak van het voor- en natransport waarmee de verschillende alternatieve vervoersmodi kampen.

Subactie 1. overstapmogelijkheden personen

Om de overstap naar het openbaar vervoer te faciliteren kunnen met de nodige omzichtigheid "Parkeer en Rij" infrastructuur (voor auto én fiets) worden aangelegd in de nabijheid van stations en/of belangrijke knooppunten van het stads- en streekvervoer.

Voorgesteld wordt om binnen de lokale mobiliteitsplannen, tezamen met de lokale overheden, te zoeken naar geschikte locaties waar dergelijke infrastructuur kan worden aangelegd.

Aan de weggebruiker zal via telematica de nodige informatie verschaft worden (pre-trip en on-trip) van de bezettingsgraad van de verschillende P&R-parking en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

Subactie 2. overslagmogelijkheden goederen

Het doel van deze subactie is het realiseren van kaaimuren in samenwerking met private initiatiefnemers op grond van het door Europa goedgekeurde PPS-systeem⁷⁸. De bouw van kaaimuren is immers een zware financiële hinderpaal die bedrijven verhindert om voor de waterweg te kiezen. Het samen met de private partner uitbouwen van deze overslagpunten via PPS biedt hiervoor een oplossing. In ruil voor een overheidstussenkomst die de 50 % niet mag overschrijden garandeert het privé-bedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op die locatie gedurende 10 jaar. Wanneer deze overslaggarantie niet wordt gehaald, worden de ingezette overheidsmiddelen terugbetaald.

Voorgesteld wordt om de huidige regeling waarbij via subsidiëring van kaaimuren de overslag naar de binnenvaart wordt bevorderd verder te zetten.

7.1.4 Aanvullende projecten op Vlaams niveau

10. Gericht locatiebeleid

Momenteel wordt de bereikbaarheid van voorzieningen verzekerd door een uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer, de aanleg van fietsverbindingen edm. naar de locatie in kwestie. Het gevolg hiervan is dat dit niet steeds op de meest kostefficiënte manier kan gebeuren.

Voorgesteld wordt om in de toekomst al van bij de locatiekeuze rekening te houden met de (on)mogelijkheden om de site op een kostefficiënte manier te ontsluiten met het openbaar vervoer en/of de fiets.

Hiervoor kan teruggevallen worden op de voorziene uitbreiding in het kader van netmanagement en de uitbouw van voorstedelijke netten. Voor het fietsverkeer kan het bovengemeentelijk fietsrouten netwerk als leidraad dienen.

⁷⁸ Vanaf 1 januari 2000 werd de bestaande subsidieregeling vervangen door een nieuwe PPS-regeling (publiek private samenwerking). Een private onderneming die in een samenwerkingsverband stapt, betaalt 20% voor de aanleg van de infrastructuur en neemt tevens de totale kostprijs van de superstructuur en de investering om zijn bedrijf naar de waterweg te richten voor zijn rekening. De overheid staat in voor de resterende 80% van de infrastructuurkosten, waarbij gewaakt wordt dat de overheidsparticipatie nooit de 50% van de totale kost van het project overschrijdt. In ruil hiervoor garandeert het privé-bedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op deze locatie gedurende 10 jaar.

11. Vervoer op maat

Het is de bedoeling van de Vlaamse Regering om het openbaar vervoer zo uit te bouwen dat het zo goed mogelijk tegemoet komt aan de noden van mensen met functiebeperkingen. Toch zal er altijd een groep van mensen bestaan voor wie de investeringen in rollend materieel en halte-infrastructuur niet zullen volstaan om autonoom van het openbaar vervoer gebruik te kunnen maken.

Daar waar het reguliere aanbod tekort schiet, zal de Vlaamse Regering een apart systeem van aangepast vervoer verder uitbouwen en optimaliseren⁷⁹.

In de huidige situatie bestaan al verschillende vormen van dergelijk vervoer. Dat maakt dat vervoer op maat zeer gefragmenteerd is en zeker vanuit oogpunt van de gebruiker weinig inzichtelijk (minder mobiele centrale, ziekenvervoer via mutualiteiten, edm.). Het vrijwilligersvervoer is daarenboven weinig bedrijfszeker. Gezocht moet worden naar de best mogelijke organisatievorm, zowel vanuit het oogpunt kostefficiëntie als vanuit het standpunt van de gebruiker.

12. Voorzien in water- of spoorgebonden terreinen

Bedrijven die de waterweg of het spoor in het transport voor hun goederen willen inschakelen zijn bij nieuwe inplanting op zoek naar terreinen die naast de waterweg of een spoorverbinding gelegen zijn. Deze terreinen blijken niet of moeilijk beschikbaar te zijn.

Voorgesteld wordt te onderzoeken op welke wijze kan voorzien worden in een groter aanbod aan industrieterreinen die via de waterweg of het spoor bereikbaar zijn.

Belangrijk naar de toekomst toe is dan wel het voeren van een strikt reservatiebeleid (in functie van een reëel gebruik) voor deze industrieterreinen.

Specifiek voor de waterwegen kan hierbij gekeken worden naar de kleine waterlopen (klasse 2) die als feederlijnen naar het hoofdwatwegennet het tekort aan watergebonden terreinen kunnen invullen.

13. Mogelijkheden tot interne transportsystemen vergroten voor bedrijven

De productie van consumptiegoederen vereist diverse grondstoffen, materialen en onderdelen, die soms ver verwijderd liggen van de uiteindelijke productie- of assemblage-eenheid. Door nabijheid van bevoorradingsbronnen moet het mogelijk zijn om het transport aanzienlijk te beperken of zelfs over te gaan tot geautomatiseerde transporten. Op deze manier kan het aantal voertuigkilometers ten gevolge van toelevering worden beperkt. De ondernemingen zelf bespaart op transportkosten.

Voorgesteld wordt om te onderzoeken op welke wijze kan voorzien worden in de vraag van bedrijven naar netwerkvorming⁸⁰.

14. Oplossing problematiek baggerspecie

Het in een goede toestand onderhouden van het waterwegennet impliceert dat een oplossing wordt gevonden voor de berging van baggerspecie. Door een tekort aan stockeringsruimte voor deze, vaak vervuilde baggerspecie, is het meestal niet mogelijk de vereiste baggerwerken uit te voeren. Om een oplossing voor deze problematiek te bieden wordt momenteel een sectoraal uitvoeringsplan (SUP) baggerspecie opgemaakt binnen het Vlaams afvalstoffendecreet.

⁷⁹ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3.

⁸⁰ Open debat, Focus op Ruimte, VEV Snelbericht, 28/09/2001

Vanuit het mobiliteitsbeleid wordt aangedrongen op een snelle finalisering en goedkeuring van dit uitvoeringsplan.

Aangezien de totale raming van de behoefte voor berging en verwerking van bagger- en ruimingsspecie wordt uitgevoerd binnen de bekkenbeheersplannen is ook de opmaak van deze plannen, conform het voorontwerp van decreet betreffende het integraal waterbeleid en de Vlaamse vertaling van de Europese Kaderrichtlijn Water, kritisch. De ramingen per bekken vormen de basis voor de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) voor de verwerking en opslag van specie uit bevaarbare waterlopen en de zeehavens op gewestelijk niveau. Deze RUP's dienen een uitspraak te doen over de bestemming (lagunering, mechanische ontwatering, tijdelijke berging, definitieve berging, ...) inrichting met inbegrip van instrumenten zoals onteigening, recht van voorkoop, fasering van het gebruik van het betrokken gebied voor de verwerking/berging van de specie.

15. Voldoende bekwame schippers

De scheepvaartsector heeft nood aan schippers en matrozen. Momenteel is er een beperkte instroom, een versnelde uitstroom en een groeiende vraag is naar bekwame vaklui.

Voorgesteld wordt de nodige initiatieven te ontwikkelen die deze situatie ombuigen.

7.1.5 Onderzoeksprojecten

I. Effectiviteit van nieuwe organisatievormen van stad- en streekvervoer

Er zal op regelmatige tijdstippen een vergelijkend onderzoek naar de effecten op het gebruik en de kostprijs van de recent ingevoerde nieuwe organisatievormen van stads- en streekvervoer in Europa worden doorgevoerd.

II. Uitbouw van een hiërarchisch netwerk van terminals

Om wildgroei in terminals, die de economische rendabiliteit ervan aantasten, te vermijden is de uitbouw van een hiërarchisch netwerk van terminals noodzakelijk.

Voorgesteld wordt om op korte termijn werk te maken van een hiërarchisch samenhangend netwerk van terminals gebaseerd op de natuurlijke, dit wil zeggen door de markt tot stand gebrachte bundeling van goederenstromen.

Conform het witboek transport dat zich vooral focust op grote transportvolumes, op het containervervoer en de havens dient ook op Vlaams niveau⁸¹ gekeken te worden naar grote bedrijven uit de productiesector die vooral bulkgoederen vervoeren en daarbij vaak containers gebruiken en zich vaak bevinden in grote steden of in de havengebieden. Dit betekent niet dat op kleiner schaalniveau er zich geen perspectieven of mogelijkheden zouden voordoen voor intermodaal vervoer en intermodale terminals. Hier kunnen hinterlandterminals zorgen voor een binnenlands collectie- en distributienet van goederen.

III. Nieuwe technologie inzake overslag van goederen

Een kritisch element bij het intermodaal vervoer is de overslag van goederen. Deze brengt zowel tijdverlies als extra kosten mee. Het uitwerken van kostenbesparende maatregelen voor de overslag is dan ook even belangrijk als het streven naar de lage transportprijs. Toch zijn de overslagmiddelen in de binnenvaart en het spoor de laatste decennia nauwelijks geëvolueerd.

⁸¹ Alternatieve modi voor goederenvervoer, VEV-CIB-enquête enonderzoek, oktober 1999, p. 88

Voorgesteld wordt om onderzoek te verrichten naar zowel de ontwikkeling van nieuwe technologieën en implementatie van experimentele technologie (bvb. inzake snel overladen van containers) als het op elkaar afstellen van de verschillende overslagmogelijkheden om zo tot een optimale kost te komen.

Voorals daar waar elk privé-initiatief ontbreekt (zoals bij overslag van afval) is een overheidsinitiatief wenselijk.

IV. Aantrekkelijke wachtplaatsen voor binnenschippers

Het ter beschikking hebben van rustige en goed uitgeruste aanlegplaatsen is belangrijk voor het verbeteren van de leef- en werkomstandigheden voor de binnenvaartsector. Deze ligplaatsen, waar schippers ongestoord kunnen afmeren zonder gestoord te worden door voorbijvarende schippers, zijn nu onvoldoende of hoegenaamd niet langs de waterweg aanwezig.

Voorgesteld wordt om via een studie de behoeften aan aantrekkelijke wachtplaatsen voor schepen te detecteren.

V. Onderzoek naar noodzaak van capaciteitsverhoging Albertkanaal

De trafiek op het Albertkanaal is sinds 1995 gestadig toegenomen. In een tijdspanne van nauwelijks vijf jaren wordt een toename van de trafiek met bijna 60% vastgesteld. Prognoses geven aan dat deze trafiekstijging zich zal verder zetten en het is dan ook niet denkbeeldig dat men binnen enkele jaren geconfronteerd zou worden met aanzienlijke wachttijden aan de sluiscomplexen en – wat nefast zou zijn – oververzadiging op het Albertkanaal.

Voorgesteld wordt te onderzoeken of en eventueel hoe de capaciteit van het Albertkanaal kan worden uitgebreid om aan de verwachte trafiekstijgingen het hoofd te bieden.

VI. Onderzoek naar alternatieve transportsystemen

Naar de toekomst toe is het nodig om nieuwe, innovatieve transportsystemen een kans te bieden. De mogelijkheden en beperkingen van een uitbouw van ondergrondse transportsystemen voor het goederenvervoer zal worden onderzocht⁸². Bij het ondergronds transport dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen het “klassieke” vervoer per pijpleiding, het vervoer via buisleidingen (van gestandaardiseerde eenheden) en de ondergrondse logistieke systemen (OLS) die hiervoor nodig zijn.

Voorgesteld wordt een onderzoek uit te voeren naar de perspectieven van ondergronds transport voor het mobiliteitsbeleid.

De aandacht in deze studie gaat uit naar het beïnvloeden van de modal shift, de maatschappelijke (ruimtelijke-, ecologische-, sociale-, economische- als veiligheidsaspecten) als financiële implicaties en de samenwerkingsvormen tussen overheid en private partijen naar de praktische uitwerking toe.

Na een positieve evaluatie zal in een latere fase zal ook de technische haalbaarheid, waarbij de geotechnische karakteristieken van de ondergrond een belangrijke rol spelen onderzocht worden. Daarnaast komen ook het ontwerp en de keuze van uitvoeringstechnieken aan bod.

⁸² Het Vlaamse Parlement vraagt dat de nieuwe mogelijkheden en beperkingen (onder andere financiële) van ondergrondse transporten zo snel mogelijk verkend worden. Zie Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3.

7.1.6 Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau

16. Onderhoud van fiets- en voetpaden

Een teer punt in een beleid dat aanstuurt op een hoger fiets- en voetgangersverkeer is het onderhoud en netheid van de fietspaden. Vaak voorkomende klachten op dit vlak zijn doornen, glas, zwerfvuil, bladafval, putten in wegdek, niet ijsvrij houden, enz. Deze problemen verminderen niet alleen het comfortniveau voor de fietser maar leiden ook tot gevaarlijke situaties.

Voorgesteld wordt om het onderhoud van fietspaden langs gewestwegen via aanpassing van de module betreffende het bevorderen van de netheid op de wegen (convenantbeleid) toe te vertrouwen aan de gemeenten.

Dit betekent dat naast het permanent onderhouden en in nette staat houden van de gewestwegen met inbegrip van de bermen en de bebakening in de toekomst de gemeente ook middelen ontvangt voor het onderhoud van fietspaden.

Ook het onderhouden van voetpaden en fietspaden langs gemeentewegen blijft een taak van de gemeenten.

17. Fijn netwerk van lokale fietsinfrastructuur

Het bovenlokaal fietsroutenetwerk, waarvan ongeveer 7.000 km gelegen langsheen locale wegen, vormt de ruggengraat voor de verdere uitdetaillering op gemeentelijk niveau. Deze uitdetaillering dient te gebeuren binnen de gemeentelijk mobiliteitsplannen of via een gemeentelijk fietsbeleidsplan. Momenteel beschikt minder dan de helft van de gemeenten over een of andere vorm van een uitdetaillering⁸³.

Van de gemeenten wordt dan ook verwacht dat zij in het kader van de lokale mobiliteitsplannen werk maken van de uitbouw van een fijn netwerk van lokale fietsinfrastructuur dat aansluit op het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

De uitbouw van een lokaal fietsroutenetwerk impliceert niet noodzakelijk overal de aanleg van fietspaden⁸⁴.

18. Aanleg fietsstallingen

Belangrijk voor het stimuleren van het fietsgebruik is de uitbouw van comfortabele en veilige fietsstallingen zowel in woongebieden, nabij winkelcentra, bibliotheken, scholen, ziekenhuizen, bedrijven, sport- en recreatiezones, edm. Ook bij openbaar vervoerverplaatsingen is de fiets een handig vervoermiddel om invulling te geven aan het voor- en na-transport.

Voorgesteld wordt om bij publiekaantrekkende functies, stations of belangrijke haltes voor bus en tram te voorzien in hoogwaardige stallingsvoorzieningen volgens de normen uit het vademecum fietsvoorzieningen.

Fietsstallingen kunnen bestaan uit onbewaakte of bewaakte stallingen, fietskluisen, gewone fietsstandaards, enz. De uitbouw van fietsstallingen in stations is een taak die in de beheersovereenkomst met de NMBS is opgenomen.

⁸³ Uit een steekproef bleek dat ongeveer 50 % van de lokale mobiliteitsplannen een uitdetaillering bevatte van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

⁸⁴ Mogelijke redenen waarom een gemeente niet beslist tot de aanleg van een fietspad kunnen zijn: conflicten tussen fietsers en andere weggebruikers zijn minimaal, bestaan van alternatieve routes voor auto, verkeersarme of autovrije gebieden, mogelijkheid tot inschakeling van zogenaamde trage wegen cfr. kerkwegels edm.

7.1.7 Aanvullende projecten op federaal niveau

19. Verhoging vervoersaanbod spoor in het personenverkeer

Niet alleen het stads- en streekvervoer maar ook het spoorvervoer moet in belangrijke mate verder worden uitgebouwd. Ook hier gaat het om zowel een verhoging van de frequentie als uitbreiding van het aanbod.

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij werk maakt van de verhoging van het aanbod reizigerstreinen in het algemeen en van de uitbouw van de voorstedelijke netten in het bijzonder.

Subactie verhoging van het aanbod

Conform de in het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen vooropgestelde normen (zie ook Tabel 3)⁸⁵ wordt het aanbod reizigerstreinen uitgebreid, en vooral beter gestructureerd per niveau. De grootste uitbreidingen situeren zich bovenaan het totale aanbod met name de invoeren van zeer snelle IC+-treinen tussen de steden van het niveau grote stad en/of provinciehoofdstad en onderaan het geheel door voornamelijk snelle stoptreinen in het kader van de uitbouw van de voorstadsnetten.

⁸⁵ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, tabel 27 p. 84:

TABEL 3 GEWENSTE KARAKTERISTIEKEN VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSTELSELS BIJ EEN HIËRARCHISCHE SYSTEEMOPBOUW OPENBAAR VERVOER VLAANDEREN

Schaalniveau	Relatietypen	Knooptypen		Actuele snelheids-snelheid		Halte-afstand (min.)	Halte-afstand (gem.)	Straal in-vloeds-sfeer	Actuele frequentie	Gewenste frequentie	Voorbeeld van producten
		Stedelijk	Niet stedelijk	km/h							
Bovengewestelijk	Internationaal	Bgk		>80	>150	100	>150	50	1	2	HST
	Interstedelijk	Bgk		>80	>120	>30 (*)	>40 (*)	35 (*)	0	3	IC+
Gewestelijk	Interstedelijk	Gk		>65	>80	20	>30	25	3	4	IC
Boven-lokaal	Interregionaal	Blk		50-60	>60	15	>15	12	2	3	IR
		Blk		40	>50	5	>10	5	2	3	Regio-snelbus
	Regionaal	Blk	Lk	40-50	>45	2.5	>4	3	2	3	L
		Blk	Lk	30	>35	1	>1.5	2	2	3	Verbindend streekvervoer
Lokaal	Grootstedelijk	Lk		20	>25	0.5	0.75	0.6-1	4	6	stamlijnen, metro
		Lk		20	>25	0.4	0.8	0.75	1	3	verbindend grootstedelijk vervoer
	Regionaalstedelijk	Lk		12	>15	0.3	0.35	0.5	4	4	Buurtontsluiting
	Kleinstedelijk	Lk		18	>20	0.4	0.6	0.65	2	3	Wijkontsluiting
	Buitengebied	Lk	Lk	25	>25	0.5	0.8	0.75	1	2	Dorpsontsluiting

Subactie uitbouw van de voorstedelijke netten

Op het bovenlokaal schaalniveau verdienen vooral de voorstadsnetten of de gewestelijke expresnetten (GEN) (omgeving van de grootstedelijke gebieden) speciale aandacht. Hier wordt gemikt op een functionele integratie van de verschillende voorziene of mogelijke gewestelijke expresnetten, met als eindbeeld één geïntegreerd voorstadsnet in de Vlaamse Ruit volgens een polycentrisch model (zie ook project 1).

Dit voorstadsnet bestaat zowel uit radiale lijnen (van en naar de grote steden) als uit tangentiële lijnen die de kleinere centra rondom en tussen deze grote steden verbinden. Het wordt, naast spoorlijnen, ook gevormd door een aantal snelbuslijnen, en wordt mee gevoed en aangevuld door de lijnen van het stads- en streekvervoer. Dit laatste onderstreept het belang van zeer goede aansluitingsmogelijkheden tussen de verschillende componenten van het net (zie subactie m.b.t. uitbouw van de overstapfaciliteiten.....). Om dit net te realiseren zullen een aantal knelpunten moeten worden opgelost en systemen beter op elkaar moeten worden afgestemd.

20. Kwaliteitsverhoging spoorvervoer personenverkeer

Om te komen tot een verbetering van de kwaliteit van het vervoersaanbod is naast de aanbodsverhogende maatregelen ook de verhoging van de gemiddelde snelheid noodzakelijk en dit naast de uitbouw van andere kwaliteitselementen.

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij werk maakt van de verhoging van de reissnelheid, de verbetering van het comfort van het rollend materieel, goede overstapfaciliteiten, de verhoging van de stiptheid, de veiligheid en de verbetering van de informatie en van de toegankelijkheid.

Subactie verhoging van de reissnelheid

Snellere verbindingen worden zowel door een hogere gemiddelde snelheid (zie infrastructuurmaatregelen) als door het wegvallen van de overstap (meer rechtstreekse verbindingen) gecreëerd. In dit verband moet het belang worden onderstreept van het aanpassen van de in- en uitritten van de grote stations waar nog (te) veel tijd wordt verloren. Deze aanpassingen zijn echter niet zo eenvoudig te realiseren op technisch en stedenbouwkundig vlak, en zijn bijgevolg erg duur.

Subactie comfortverbetering rollend materieel

Het rijtuigenpark moet verder worden gemoderniseerd en uitgebreid (verhoging van de zitplaatscapaciteit, o.a. door gebruik van dubbeldektreinen). Inzake comfort moeten nieuwe faciliteiten (voorzien van afzonderlijke werkplekken met bvb. aansluitingen voor PC) aangeboden worden op de voornaamste verbindingen (zeker aan boord van de IC+-treinen).

Subactie goede overstapfaciliteiten

De modernisering van de stations dient sneller te verlopen. Hierbij moeten comfort en veiligheid van de reiziger centraal staan. Een belangrijk punt vormen vlotte (korte, comfortabele, goed aangeduide) overstapmogelijkheden naar aansluitend vervoer (openbaar vervoer, fietsroutes, voetpaden, kiss&ride en/of park&ride-faciliteiten) en comfortabele wachtruimtes. Het verzekeren van de aansluitingen bus/trein moet een centraal gegeven vormen bij de exploitatie.

Subactie verhoging van de stiptheid

In principe dient er gestreefd te worden naar 100% stiptheid van de treinen (bij aankomst). Dit kan o.a. door modernisering en automatisering van de beveiliging en treinenloop, inbouwen van tijdsbuffers. Omdat het verhogen van de stiptheid negatief kan inwerken op de gemiddelde reissnelheid dient naar een optimalisatie te worden gezocht voor beide criteria).

Subactie informatieverschaffing spoorvervoer

Nieuwe technologieën laten toe om de reiziger in alle omstandigheden en op alle plaatsen (thuis of op kantoor, in het station of op de trein) adequaat te informeren over het aanbod en de eventuele storingen.

Subactie beveiligingsmaatregelen

Met het oog op het wegwerken van objectieve en subjectieve onveiligheidsgevoelens van de reiziger worden dienen de stations zodanig te worden uitgebouwd dat er ook meer sociale controle ontstaat. Bewaking op afstand (door bvb. camera's) en vooral meer zichtbare aanwezigheid van controleploegen blijken een positieve invloed te hebben op onveiligheidsgevoelens.

Subactie toegankelijkheid reguliere aanbod

De nodige investeringen moeten voorzien worden om in de gehele vervoerketen van het spoor de toegankelijkheid voor andersvaliden te verzekeren. Dit heeft zowel betrekking op toegankelijkheid van de stations (bvb. toegangshellingen) als de toegankelijkheid van de treinen (verhogen van de perrons, lagere instap trein, speciale zitruimte en toiletten voor rolstoelgebruikers).

21. Kwaliteitsverbetering spoorvervoer goederenvervoer

In het goederenvervoer per spoor dient in het algemeen de kwaliteit verhoogd te worden door implementatie van de diverse Europese richtlijnen ('Spoorwegpakket') in de diverse lidstaten, waaronder België.

Van de federale overheid wordt wel gevraagd dat zij aanvullend op de Europese inspanningen werkt maakt van het verhogen van de rijsnelheid en de betrouwbaarheid.

Subactie verhoging rijsnelheid

Deze subactie heeft vooral betrekking op het optrekken van de maximumsnelheid van (bepaalde) goederentreinen door inzet van moderner materieel. Naast kwaliteitsverbetering verhoogt dit ook de mogelijkheden om goederentreinen vlotter in te passen tussen de reizigerstreinen.

Maar ook het verminderen of zelfs volledig elimineren van tussenstops en/of locwissels draagt bij tot een hogere rijsnelheid. Hiervoor is zowel het vrijmaken van de markt (optreden van operatoren die niet meer gebonden zijn aan nationale netten) als technische interoperabiliteit (stroom- en beveiligingssysteem, cfr. ETCS) noodzakelijk.

Subactie verhogen van de betrouwbaarheid

Om te komen tot een grotere betrouwbaarheid is het reserveren van voldoende en aantrekkelijke rijpaden voor het goederenspoorvervoer (zowel nationaal als internationaal) noodzakelijk tezamen met de veralgemeende invoering van een systeem voor het on-line opvolgen van tractiematerieel (locs), rijtuigen, en ladingen.

22. Uitbouw spoorwegennet voor personenverkeer

In het kader van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit wordt voorgesteld om het aanbod aan openbaar vervoer te verhogen tijdens de spits met 66 % (gemeten in treinkilometers). Hiervoor dienen wel een aantal infrastructurele maatregelen genomen te worden evenals het onderhoud van de bestaande spoorinfrastructuur.

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij werk maakt van het onderhoud van de spoorinfrastructuur, het wegwerken van knelpunten en het realiseren van missing links voor het personenverkeer.

Subactie onderhoud van de spoorinfrastructuur

Om een kwaliteitsvol reizigersvervoer per trein te kunnen garanderen is het in eerste instantie van belang dat het bestaande net degelijk onderhouden en gemoderniseerd wordt. Deze modernisering heeft zowel betrekking op:

- het vervangen van oude seinhuizen door een kleiner aantal moderne seinhuizen met een grote actieradius;
- het vernieuwen van de elektrische voeding en de herelektrificatie van lijnen. In Vlaanderen gaat het voornamelijk om de lijnen 25 (Brussel-Antwerpen), 50A (Brussel-Oostende) en 36 (Brussel-Luik);
- de modernisering en afschaffing van overwegen;
- de vernieuwing van de sporen.

Subactie missing links en wegwerken knelpunten

De grootste knelpunten in het Vlaamse spoorwegennet situeren zich in Brussel⁸⁶ en Antwerpen.

Voor het knooppunt Brussel:

- Modernisering van de Noord-Zuidverbinding, met verhoging van de snelheid ten zuiden van Brussel-Zuid en ten noorden van Brussel-Noord;
- aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat (rechtstreekse verbinding met de Europese wijk, bijkomende capaciteit ter ontlasting van de Noord-Zuidverbinding).

Op de noord-zuidas Brussel-Antwerpen-Nederland

- Modernisering en verhoging van de baanvaknelheid op het gedeelte Schaarbeek-Berchem
- verhoging van capaciteit (en snelheid) in het station Mechelen
- realisatie van de Noord-Zuidverbinding (tunnel) Antwerpen, met uitbreiding van de capaciteit van het station Antwerpen-Centraal en bouw van het station/overstappunt Groenendaallaan
- realisatie van de hogesnelheidslijn Antwerpen(Luchtbal)-Nederland, met bouw van een station voor IC/IR-verkeer te Brecht.

Op de oost-westas Oostende-Brussel-Luik

⁸⁶ De probleempunten in Brussel zijn van essentieel belang voor het Vlaamse spoorwegennet. Als zodanig worden deze knelpunten hier vermeld.

- Aanleg van 3e en 4e spoor tussen Brugge en Gent, 3e en 4e spoor tussen Denderleeuw en Brussel
- Snelheidsverhoging tot 200 km/h op het baanvak Oostende-Brussel, inclusief verhoging van snelheid bij in-en uitrijden van Gent-Sint-Pieters.
- Aanleg van 3e en 4e spoor tussen Schaarbeek en Leuven (lijn 36), samen met snelheidsverhoging tot 160, cq. 200 km/h.
- Aanleg van hogesnelheidslijn tussen (Leuven-) Bierbeek en Ans (Luik), mede te gebruiken door IC's van het klassieke net.

Van essentieel belang voor de ontsluiting van de 'poort' luchthaven Zaventem is de mogelijkheid om rechtstreekse treinen in te leggen vanuit de voornaamste Vlaamse steden.

Ontsluiting luchthaven Zaventem (zgn. 'Diabolo')

- Realisatie van de zuidelijke ontsluiting richting Leuven en Luik (bocht van Nossegem)
- Realisatie van de noordelijke ontsluiting richting Antwerpen,cq.Brussel

Daarnaast zijn volgende projecten nog van strategisch belang.

Op de Vlaamse as Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt

- Snelheidsverhogingen i.f.v. de te bereiken kwaliteitsnorm.

Op de assen naar Limburg

- Aanleg van een verbindingsboog tussen lijn 36 en lijn 35 (Leuven-Aarschot) ten noorden van Leuven.
- Aanleg van een 2e spoor tussen Landen en Alken(-Hasselt).
- (Her-)aanleg van een spoorverbinding Genk-Maasmechelen

Op de assen naar West-Vlaanderen

- Aanleg van een verbindingsboog tussen lijn 66 en 73 (rechtstreekse treinen van/naar Roeselare)
- Andere projecten van regionaal belang
- Heropening, cq. heraanleg verbinding Puurs-Dendermonde-Aalst
- Heraanleg Eeklo-Maldegem-(Brugge)

Een specifiek probleem vormen de grensoverschrijdende verbindingen: ondanks de uitbouw van het hogesnelheidsnet blijft er behoefte aan grensoverschrijdende verbindingen op regionaal niveau. Gezien de lage kostendekkingsgraad moet de grondige vernieuwing van de infrastructuur en/of heraanleg van volgende grensbaanvakken verder onderzocht worden.

- Heropening Neerpelt-Weert (Nederland)
- Heropening baanvak De Panne-Duinkerken (Frankrijk)
- Heropening Bilzen-Maastricht (Nederland)

Daarnaast is er ook nood aan de uitbouw, cq. heropening of aanleg van stations en stopplaatsen (buiten de reeds hiervoor genoemde).

- Uitbouw van de stations Vilvoorde en Diegem als overstappunt (OV-knooppunt) voor de bediening van de (inzake aantal arbeidsplaatsen) belangrijke regio Zaventem
- Potentieelonderzoek van een aantal stations op de radiale en tangentiële lijnen van het voorstadsnet in de Vlaamse Ruit.
- Stations op aan te leggen cq. te heropenen lijnen buiten de Vlaamse Ruit.

23. Wegwerken missing links in goederenvervoer per spoor

In de huidige situatie krijgen goederentreinen vaak de restcapaciteit per baanvak toegewezen waardoor soms lange tussenstops nodig zijn (om reizigerstreinen door te laten) en de transporttijden sterk oplopen. Op een aantal baanvakken wordt de beschikbare capaciteit op bepaalde ogenblikken van de dag nu reeds overschreden of zal dit in de nabije toekomst het geval zijn. Vooral in en om Antwerpen (de Antwerpse haven genereert bijna de helft van alle Belgische goederentrafiëk per spoor) zijn er problemen. De enige goederenlijn tussen Antwerpen-Noord en Berchem (-Lier) is nu reeds oververzadigd. Dit zal in de toekomst ook in toenemende mate het geval zijn voor de spoorlijn Berchem-Lier-Aarschot, de lijn Berchem-Zwijndrecht (aansluiting Waaslandhaven) en de lijn Antwerpen-Roosendaal (richting Nederland).

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij naar de toekomst toe werk maakt van het verbeteren van de spoorontsluiting van de zeehavens ('poorten') en het uitbouwen van infrastructuur die geheel of grotendeels bestemd is ('dedicated') voor het goederenvervoer.

In het bijzonder wordt aandacht gevraagd voor:

- capaciteitsuitbreidingen ten bate van het goederenvervoer per spoor van stations zijnde aanpassen van aantal en lengte van sporen, alsmede de modernisering van sein- en rangeerinstallaties (Antwerpen-Schijnpoort, Zeebrugge-Centraal, Genk-goederen);
- uitbreiding van de sporen op multimodale terminals bij capaciteitsverhoging en spoor-aansluiting van nieuwe terminals (Antwerpen-Noord, Antwerpen-Linkeroever, Brussel-Voorhaven);
- opvolging van de havenontwikkeling en -uitbreiding om voldoende kaaisporen te voorzien: haven van Antwerpen (linker- en rechteroever), Gent en Zeebrugge;
- vervoerassen: indienststelling van nieuwe lijnen, specifiek voor het goederenvervoer, alsmede aanpassing van bestaande lijnen om de (voor personen/goederen gemengde) vervoermogelijkheden te verbeteren. De volgende werken zijn voorzien:
 - Liefkenshoektunnel
 - tweede spoortoegang haven van Antwerpen;
 - IJzeren Rijn;
 - Vorming, SI en trierinstallatie in de haven van Zeebrugge
 - doortrekking lijn 11 naar Nederland;
 - 3e en 4e spoor op de lijn 50A: Gent- Brugge;
 - 3e spoor op de lijn 51/51A: Brugge – vertakking Dudzele;
 - lijn 35: viaduct Leuven (inrit);
 - omwerken vertakking Schellebelle (lijn 50/53);

- moderniseren en verlengen lijn 50E: Merelbeke – Melle;
- weder indienstname lijn 18: Genk-goederen – Neerpelt.

Op vlak van onderhoud zijn er buiten de eerder al vermelde lijnen die ten dele (lijn 36 en 50) zowel voor reizigers- als voor goederenverkeer worden gebruikt geen specifieke goederenlijnen waarvan de vernieuwing in de nabije toekomst noodzakelijk is.

24. Uitbouw van sturingssystemen voor het spoorwegennet

Ook in het spoorvervoer kunnen sturingssystemen helpen om de betrouwbaarheid van het spoorvervoer te verhogen maar ook de veiligheid voor de gebruikers te verbeteren..

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij werk maakt van de modernisering van het systeem van treinbeïnvloeding en beveiliging en van de uitbouw van GSM-R.

Subactie modernisering van het systeem voor treinbeïnvloeding en beveiliging

In het Meerjareninvesteringsplan 2001-2012 van de NMBS is voorzien om het ganse net tegen 2010 uit te rusten met het zgn. ETCS (European Train Control System). Dit systeem garandeert een grotere veiligheid, biedt extra mogelijkheden op vlak van capaciteit en zal bovendien in heel Europa gebruikt worden, waardoor een belangrijke hinderpaal voor de interoperabiliteit wegvalt.

Subactie uitbouw van GSM-R

De bestaande analoge radionetten worden vervangen door een geïntegreerde digitale toepassing die naast radioverkeer ook datatransfer voor diverse toepassingen toelaat (bvb. reizigersinformatie). Het systeem wordt ook geïntegreerd met het ETCS.

7.1.8 Aanvullende initiatieven op Europees niveau

Beschikking 96/1692/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-europees vervoersnet.

In Beschikking 96/1692/EG wordt de inhoud van de beschikkingen 93/628/EEG, 93/629/EEG en 93/630/EEG van de Raad geïntegreerd. Beschikking 93/628/EEG betrof specifiek de totstandbrenging van een trans-europees netwerk voor gecombineerd vervoer. Beschikking 96/1692/EG bevat dan ook een definitie van het Trans-Europees netwerk voor gecombineerd vervoer. Het netwerk voor gecombineerd vervoer bestaat uit het waterwegen- en spoornet die, met de daarop aansluitende begin- en/of eindtrajecten over de weg, het langeafstandsgoederenvervoer tussen alle Lidstaten mogelijk maken. Hieronder vallen ook de installaties die de overslag tussen de verschillende netten mogelijk maken.

Beschikking 96/1692/EG stelt dat de ontwikkeling van Trans-Europese vervoersnetten op het gehele grondgebied van de Gemeenschap specifiek tot doel heeft alle vervoerstakken te integreren rekening houdend met hun relatieve voordelen.

Het Trans-Europees vervoersnet moet zoveel de intermodaliteit tussen de verschillende vervoerstakken bevorderen. Hiervoor moeten o.a. verbindingscentra aangelegd worden voor het vrachtvervoer die zoveel mogelijk buiten de stadscentra moeten liggen teneinde de intermodaliteit te bevorderen. Prioriteit wordt onder andere gegeven aan de totstandbrenging en aanpassing van de verbindingspunten en de intermodale vervoerscentra. Bij

de voltooiing van het TEN – T wordt bijzondere aandacht besteed aan projecten die betrekking hebben op gecombineerd vervoer.

Het Trans – Europese Transport Netwerk (TEN – T)

De uitbouw van het TEN – T wordt bepaald door drie belangrijke Europese regelgevingen:

- **Beschikking 1692/96/EG**

Deze legt de richtsnoeren voor de ontwikkeling van het TEN – T tot 2010 vast en bepaalt welke de prioritaire projecten zijn en welke de criteria zijn voor de selectie van nieuwe prioritaire projecten.

Het belang voor een lidstaat en/of regio om één of meerdere projecten in de lijst van prioritaire projecten te laten opnemen valt niet te onderschatten. Hierdoor kan men rekenen op bijdragen uit de structuurfondsen, het Cohesiefonds, de begrotingslijn voor de trans – Europese netwerken en de Europese Investeringsbank.

In de huidige lijst van prioritaire projecten zitten twee voor Vlaanderen belangrijke projecten vervat onder het project voor de uitbouw van de hogesnelheidslijn PBKAL (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen)

Deze beschikking is momenteel aan herziening toe, waarbij de discussie zich voornamelijk concentreert rond de lijst met prioritaire projecten.

- **Besluit 1346/2001/EG.**

Hierdoor gingen zeehavens en binnenhavens volwaardig deel uitmaken van de TEN–T.

- **Verordening (EG) nr. 2236/95, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/1999.**

Deze legt de algemene regels vast voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans–Europese netwerken. Deze verordening is eveneens aan herziening toe en de discussie concentreert zich voornamelijk rond het optrekken van de financiële bijstand van de Gemeenschap van 10% naar 20% voor:

- projecten die betrekking hebben op knelpunten in grensoverschrijdende spoorverbindingen en/of ontbrekende verbindingen in gebieden waar natuurlijke barrières het vrij verkeer van goederen en passagiers belemmeren en die in sterke mate bijdragen tot de vermindering van de onevenwichtigheden tussen de verschillende vervoerswijzen en tot verbetering van het spoorvervoer binnen het trans–Europese vervoersnet;
- projecten die betrekking hebben op knelpunten aan de grenzen met kandidaat – lidstaten waarbij de toegevoegde waarde bijzonder hoog is op het punt van grotere veiligheid en minder congestie.

In 2004 volgt een meer fundamentele herziening van de TEN–T richtsnoeren, om rekening te kunnen houden met de voorziene uitbreiding van de EU en de veranderingen in de verkeersstromen die deze met zich zal meebrengen.

Het eerste spoorpakket

Het eerste spoorwegpakket⁸⁷ bestaat uit drie richtlijnen en wordt ook wel eens het infrastructuurpakket genoemd.

- **Richtlijn 2001/12/EG tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap**⁸⁸

Het belangrijkste element uit deze Richtlijn is dat zij de lidstaten verplicht een duidelijk onderscheid te maken tussen de beheerder van de spoorweginfrastructuur en de exploitatiemaatschappijen, die spoorwegvervoerdiensten voor reizigers en/of goederen aanbieden.

Deze opsplitsing kan op twee manieren gebeuren: een daadwerkelijke opsplitsing of een boekhoudkundige opsplitsing waarbij de éénheid van de onderneming behouden blijft.

- **Richtlijn 2001/13/EG tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen**⁸⁹

Richtlijn 95/18/EG introduceerde voor spoorwegondernemingen die internationale vervoerdiensten aanbieden of actief zijn in het internationale gecombineerde goederenvervoer een vergunning die verplicht is voor de exploitatie van deze diensten en die geldt in de gehele EU. Richtlijn 2001/13/EG wil dit vergunningstelsel uitbreiden tot alle in de Gemeenschap gevestigde spoorwegondernemingen (uitgezonderd bepaalde ondernemingen met een beperkt dienstenpakket, zoals lokale of regionale diensten). Dit betekent echter niet dat er nieuwe toegangs – en doorvoerrechten in het leven worden geroepen, buiten deze bepaald in Richtlijn 91/440/EEG.

- **Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering**⁹⁰

De richtlijn is van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlandse of internationale spoorwegdiensten en geldt zowel voor spoorweginfrastructuur die bruikbaar is voor zowel het vervoer goederen als reizigers als voor gecombineerd vervoer.

Het hoofddoel van deze richtlijn is de niet – discriminerende toegang tot de spoorweginfrastructuur voor alle spoorwegondernemingen te garanderen. Hiertoe wordt alle informatie die nodig is om van het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur gebruik te kunnen maken in een netverklaring opgenomen. De netverklaring wordt opgesteld door de infrastructuurbeheerder en bevat de volgende informatie:

Een beschrijving van de aard van de voor de spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voorwaarden die gelden voor de toegang tot deze infrastructuur

Een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn

Een gedeelte over de criteria, voorschriften, procedures en termijnen die gelden i.v.m. de capaciteitstoewijzing

⁸⁷ Publicatieblad nr. L 252 van 20/09/2002 blz.0020-0032

⁸⁸ Publicatieblad nr. L 075 van 15/03/2001 blz. 0001-0025

⁸⁹ Publicatieblad nr. L 075 van 15/03/2001 blz. 0026-0028

⁹⁰ Publicatieblad nr. L 075 van 15/03/2001 blz. 0029-0046

Het is steeds de infrastructuurbeheerder die de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur die onder zijn beheer staat zal innen. Hij zal ze gebruiken om zijn bedrijf van de nodige werkmiddelen te voorzien.

Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans – Europese spoorwegsysteem⁹¹.

Deze richtlijn legt de voorwaarden vast om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het conventionele trans – Europese spoorwegsysteem te verwezenlijken.

Hoofddoelstelling van de Commissie is een minimum aan technische harmonisatie te bekomen om een veilig en ononderbroken treinverkeer mogelijk te maken op het conventionele trans – Europese spoorwegsysteem.

Daarnaast worden er een aantal voorwaarden gesteld inzake de beroepskwalificaties, de gezondheid en de veiligheid van het personeel betrokken bij de werking van het conventionele trans - Europese spoorwegsysteem.

Voorstel van verordening betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare – diensteisen en de gunning van openbare dienstcontracten op het gebied van personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.

Volgens een voorstel van verordening van de Europese Commissie maakt de opkomst van een interne Europese markt voor openbaar vervoer, maakt het noodzakelijk de communautaire wetgeving aan te passen, die in haar huidige vorm gericht is op een openbare vervoerssector bestaande uit nationale, regionale en plaatselijke vervoerders.

De afgelopen 10 jaar is de situatie drastisch veranderd. Een meerderheid van de lidstaten heeft de nationale wetgeving zodanig aangepast dat op zijn minst een deel van de markt voor openbaar vervoer opengesteld werd voor een of andere vorm van concurrentie. In de meeste gevallen is men overgegaan tot een systeem van gecontroleerde concurrentie door gebruik te maken van regelmatig vernieuwbare exclusieve rechten.

Hoofddoelstelling van dit voorstel van de Europese Commissie is het vaststellen van communautaire mededingingsregels voor de openbare vervoerssector.

Het wil de voorwaarden bepalen waaronder de bevoegde instanties aan de vervoerexploitanten:

- Een compensatie kunnen toekennen voor de gemaakte kosten wegens het voldoen aan openbare diensteisen
- exclusieve rechten kunnen verlenen voor de exploitatie van openbaar personenvervoer

Het Europees Parlement heeft het voorstel in eerste lezing geamendeerd. De Raad van Ministers heeft het voorstel in behandeling. Zolang niet over het voorstel is beslist, blijft op dit vlak Verordening 1191/69 van kracht.

Mededeling van de Commissie: Diensten van Algemeen Belang in Europa.

In 1996 diende de Commissie een mededeling in over de Diensten van Algemeen Belang in Europa. Hierin benadrukte de Commissie de belangrijke rol die de Diensten van Algemeen Belang spelen bij de verwezenlijking van de fundamentele doelstelling van de Europese Unie.

⁹¹ Publicatieblad nr. L 110 van 20/04/2001 blz. 0001-0027

In de daaropvolgende jaren zijn er steeds meer vragen gerezen bij de afbakening van bepaalde diensten die voorheen op een niet – concurrentieel manier werden verstrekt, maar die nu aantrekkelijk zijn geworden of het nog zullen worden voor concurrenten. Bij het Verdrag van Amsterdam is dan ook een nieuw artikel 16 opgenomen in het EG – Verdrag, dat specifiek gewijd is aan de Diensten van Algemeen Economisch Belang.

Volgens de Mededeling moet een onderscheid gemaakt worden tussen Diensten van Algemeen Belang en Diensten van Algemeen Economisch Belang:

Diensten van Algemeen Belang omvatten zowel economische als niet – economische activiteiten die door de overheidsinstanties van algemeen belang worden geacht en waarvoor zij specifieke openbare dienstverplichtingen laten gelden. De regels inzake mededinging en de interne markt zijn niet van toepassing op Diensten van Algemeen Belang die niet – economische activiteiten omvatten⁹².

Diensten van Algemeen Economisch Belang zijn marktdiensten waarvoor de lidstaten krachtens een criterium van algemeen belang specifieke openbare dienstverplichtingen laten gelden. Ze hebben betrekking op zaken als vervoersnetwerken (o.a. luchtvervoer, zeevervoer, wegvervoer, binnenvaart, spoorwegvervoer en openbaar vervoer over de weg) , energie en communicatie. Diensten van Algemeen Economisch Belang zijn in feite diensten van dewelke de overheidsinstanties menen dat hierin moet worden voorzien, ook indien de werking van het marktmechanisme niet of in onvoldoende mate in deze diensten voorziet.

De mededeling van de Commissie betreffende de Diensten van Algemeen Belang in Europa, verduidelijkt de manieren waarop de overheden deze Diensten van Algemeen (Economisch) Belang ter beschikking kunnen stellen:

- De markt kan opengesteld worden voor mededinging;
- de overheid kan openbare dienstverplichtingen opleggen;
- de overheid kan bijzondere of uitsluitende rechten opleggen aan één enkele exploitant of een beperkt aantal exploitanten, al dan niet met het toekennen van een financiering aan de betrokken exploitanten.

Groenboek SIEGs⁹³

Na mededelingen van 1996 en 2000 betreffende de SIEGs (diensten van Algemeen Economisch Belang/Services d'Interêt Economique Général) wil de commissie in 2003 uitpakken met een Groenboek betreffende de SIEGs zoals deze werd gehecht aan de Conclusies van de Europese Raad van Nice van 7-9 december 2000.

Het groenboek zal zich voorts baseren op de uitspraak van het Hof van Justitie in twee hangende zaken (Altmark en Gemo), op de non-paper van de Commissie inzake SIEGs evenals op de standpunten die de lidstaten op 18 december 2002 in een overleg met de Commissie rond het thema zullen innemen.

Marco Polo

Zonder enige actie zal het totale vrachtvervoer over de weg in Europa tegen 2010 toenemen met ongeveer 50%. Dit is volledig in strijd met de doelstellingen die de Commissie zich gesteld heeft in haar “Witboek – het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd

⁹² Hiertoe behoren ondermeer de overheidsprerogatieven zoals het waarborgen van de interne en externe veiligheid, de rechtspleging, het onderhouden van externe betrekkingen en andere vormen van uitoefening van het staatsgezag.

⁹³ Verslag van de overlegvergadering dd. 10 december 2002 omtrent Diensten van Algemeen Economisch Belang.

om te kiezen". Hierin stelt de Commissie voor om maatregelen te nemen die ertoe moeten bijdragen dat de verschillende transportmodi tegen 2010 weer hetzelfde marktaandeel hebben dan in 1998.

Het Marco Polo – programma is de opvolger van het PACT – programma (Pilot Actions for Combined Transport) en loopt van 01/01/2003 tot en met 31/12/2010.

Net zoals PACT, steunt Marco Polo commerciële activiteiten op de markt van het vrachtvervoer. Marco Polo dient dus de milieuprestatie van het vrachtvervoer in de Gemeenschap te verbeteren door een modal shift van het internationaal vrachtverkeer van de weg naar de binnenvaart, de korte vaart en het spoorvervoer teweeg te brengen.

Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten⁹⁴.

De ontwikkeling van de interne markt en de bijhorende toename van de verkeersstromen binnen de EU, leidt tot steeds meer problemen in verband met congestie, milieu en verkeersveiligheid.

Deze richtlijn heeft als voornaamste doelstelling het gecombineerd vervoer als alternatief voor het wegvervoer te ontwikkelen. Ze is van toepassing op het goederenvervoer tussen lidstaten waarbij het voertuig voor het eerste of het laatste deel van het traject van de weg gebruik maakt en voor de rest van het spoor of de binnenwateren, of van een zeetraject.

Om het gecombineerd vervoer te promoten nemen de lidstaten bepaalde fiscale maatregelen:

- om ervoor te zorgen dat verkeersbelastingen die gelden voor wegvoertuigen wanneer zij een traject afleggen in gecombineerd vervoer worden verminderd of terugbetaald;
- om het begin- of eindvervoer over de weg in het kader van gecombineerd vervoer van elke verplichte tariefregeling vrij te stellen. In België: de verkeersbelasting op de autovoertuigen.

Mededeling van de Commissie van 29 mei 1997 betreffende de intermodaliteit en het intermodaal vervoer van goederen in de Gemeenschap: een logica voor systemen voor het vervoer van goederen. Strategieën en acties ter bevordering van de doeltreffendheid, dienstverlening en duurzame ontwikkeling.

De evolutie van het goederenvervoer leidt tot steeds meer onevenwicht tussen de verschillende transportmodi. De markt voor het wegvervoer blijft groeien terwijl het aandeel van het spoorvervoer terugloopt.

Met haar mededeling wil de Commissie niet zozeer het wegvervoer benadelen ten voordele van de andere transportmodi. Wel wil ze het potentieel van spoor- en waterwegen en het maritiem vervoer, die op zich geen vervoersdienst van deur tot deur kunnen verzorgen, beter laten benutten. Het beter gebruik van spoorvervoer en vervoer over het water zal bijdragen tot een vermindering van de congestie op het wegennet. De verbetering van de vervoersprestatie van de spoorwegen, de toerekening van de volledige externe kosten en de bevordering van het begrip intermodaliteit zijn aldus onderdelen van een allesomvattende strategie ter bevordering van een duurzame mobiliteit.

⁹⁴ Publicatieblad nr. L 368 van 17/12/1992 blz. 0038-0042

Besluiten van de Commissie inzake staatssteun aan intermodaal transport

Sinds 1997 heeft de Commissie een aantal besluiten genomen, waarin zij geen bezwaar maakt tegen staatssteun in het kader van intermodaal transport. Hieruit blijkt duidelijk de positieve houding die de Commissie aanneemt tegenover de pogingen van de lidstaten om het intermodaal transport te promoten. De steun moet wel beperkt blijven tot het noodzakelijke en mag niet leiden tot concurrentievervalsing.

Voor België werd op 26/10/1999 goedkeuring gegeven aan het “Programma Vlaamse Intermodale Kring”, met als doel Vergroting van het gebruik van gecombineerd vervoer over de weg en de binnenwateren teneinde in Vlaanderen een evenwichtiger verdeling van het vrachtvervoer over de verschillende vervoerswijzen te bevorderen.

Harmonisering en standaardisering van Intermodale Laadeenheden

Momenteel zijn er te veel verschillende intermodale laadeenheden op de markt, die elk hun eigen specifieke behandelingsapparatuur vereisen, wat zeker niet bevorderlijk is voor de promotie van het intermodaal vervoer, mede door de extra kosten die dit met zich meebrengt.

De Europese Commissie heeft op 17/04/2002 een consultatiepaper uitgebracht waarin zij haar intentie te kennen heeft een kaderrichtlijn te willen uitbrengen betreffende de harmonisering van bepaalde intermodale laadeenheden die in Europa gebruikt worden.

De Europese Intermodale Laadeenheid (EILU: European Intermodal Loading Units) moet aan de volgende criteria voldoen:

- compatibel zijn in het weg-, spoorwegvervoer en vervoer over de binnenwateren en waar mogelijk eveneens voor het korte afstand zeevervoer;
- stapelbaar zijn zowel geladen tijdens het transport als bij opslag;
- over voldoende binnenruimte beschikken om twee standaard paletten te bevatten (2 x 1.2m);
- de maximaal toegelaten afmetingen voor het wegvervoer, zoals bepaald door Richtlijn 96/53 niet overschrijden;
- met dezelfde goederenbehandelingsuitrusting behandelbaar zijn als ISO containers.

Studie van de Europese Commissie inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder in het intermodaal transport

In haar mededeling van 29 mei 1997 betreffende de intermodaliteit en het intermodaal vervoer van goederen in de Gemeenschap stelt de Commissie dat het ontbreken van een uniforme regeling inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder in het intermodaal transport een bijkomende belemmering vormt voor de ontwikkeling ervan. Eén van de belangrijkste gevolgen hiervan is dat de verzekeringspremies die moeten betaald worden in het intermodaal vervoer een belangrijke additionele kost vormen.

De Commissie stelt zichzelf tot doel werk te maken van de harmonisatie van de voorwaarden inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder in het intermodaal transport en zal zich hierbij in eerste instantie focussen op het weg- en spoorwegvervoer en de binnenvaart. In het kader hiervan zal de Europese Commissie samenwerken met organisaties zoals de UN/ECE, de OESO, de CMI en UNCITRAL, die eveneens met deze problematiek bezig zijn.

7.1.9 Maatschappelijk draagvlak

Een goed uitgebouwd openbaar vervoer wordt door een meerderheid van de respondenten ondersteund als alternatief voor de auto. Deze steun voor openbaar vervoer is echter niet onvoorwaardelijk. Voor de meeste respondenten kan het openbaar vervoer enkel slagen als alternatief voor de auto onder welbepaalde en strenge voorwaarden: lagere frequentie, meer comfort, een betere doorstroming in het verkeer, een dichter netwerk en dit alles liefst nog aan een betaalbare prijs. De voorrang voor het openbaar vervoer in de verkeersstroom en het aanbieden van openbaar vervoer tegen een lagere prijs in het verkeer zou voor velen het openbaar vervoer aantrekkelijker maken dan het vandaag de dag is. Het recht op betere doorstroming van het openbaar vervoer in het verkeer is inherent aan de bezettingsgraad van het voertuig en deze ligt veel hoger bij het openbaar vervoer dan bij de auto. Wel moet erop gewaakt worden dat vrije busbanen consequent worden toegepast en niet hier en daar een stukje, zoals vandaag op de meeste plaatsen, want dat haalt niks uit. En er moet ook gewaakt worden op het vrij houden van de busbanen en de veiligheid van in- en uitstappende passagiers. Toch volstaan volgens velen deze voorwaarden niet wanneer bijkomend de mentaliteit van de Vlaming niet verandert.

Een goed uitgebouwd openbaar vervoer wordt door een meerderheid van de respondenten ondersteund als alternatief voor de auto⁹⁵. Mobiliteit is een basisrecht en openbaar vervoer een publiek goed, waar iedereen recht op heeft, lezen we. Vooral lager geschoolde groepen zijn bijna unaniem voorstander van een prijsdaling. Het openbaar vervoer is vandaag te duur, commentarieert men. Over het algemeen gratis aanbieden van openbaar vervoer, dan wel tegen een algemeen verlaagde prijs, bestaat geen consensus. Sommigen pleiten in dit verband voor een doelgroepenbeleid voor sociaal zwakkere en/of minder mobiele groepen, zoals jongeren.

De uitbouw van een goed openbaar vervoer betekent niet automatisch dat men ook effectief het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen zal gaan gebruiken. Onderzoeken die peilen naar de bereidheid om de wagen wat minder te gebruiken tonen immers aan dat slechts 1 op vijf van de respondenten ook effectief bereid zou zijn de wagen wat minder te gebruiken indien meer en betere trein-, bus of tramverbindingen worden ontwikkeld⁹⁶. Dit percentage lijkt weinig misschien maar is alleszins voldoende om een flink deel van de spitsproblemen van de baan te helpen. Sommige experts stellen immers dat een daling met 10 % van het aantal auto's in de verkeersstroom kan leiden tot een meer dan evenredige afname (tot 40 %) van het aantal files.

Het realiseren van een modal shift binnen het goederenvervoer wordt door de bedrijven als geen evidentie beschouwd zeker niet op korte termijn. Het overstappen naar een nieuwe modus houdt het aanpassen in van de gehele logistieke keten. In de meeste gevallen leidt dit tot het overgaan van een 'zero production stock' met just-in-time levering tot een 'full unit production stock' waarbij gewerkt dient te worden met buffervoorraden met een gemiddelde grootte van een half transportlot (zijnde een trein, een schip,...). Daardoor blijven ondanks de omvang van de fileproblematiek de alternatieve modi, volgens een onderzoek, slechts in niches een alternatief. Er is nood aan een geïntegreerd en gedifferentieerd beleid om op het terrein vooruitgang te boeken.

Prijsbeleid alleen kan geen grote modal shift teweeg brengen. Factoren als betrouwbaarheid, flexibiliteit, veiligheid en transportduur spelen ook hun rol⁹⁷. Ten aanzien van verschillende kritische beslissingsfactoren scoren zowel de binnenvaart als het spoor minder

⁹⁵ Kleurrijk Vlaanderen

⁹⁶ Duurzame Mobiliteit in de praktijk, Febiac, januari 2002

⁹⁷ VEV, Promodi resultatenrapport 2002, www.vev.be/files/bestanden/promodi_resultatenrapport_2002.pdf

goed dan het wegvervoer. Zowel de punten flexibiliteit, transportduur, betrouwbaarheid als transportkosten krijgen doorgaans een zwakke score. Op vlak van veiligheid daarentegen reageert de bedrijfswereld wel overwegend positief. Op vlak van dichtheid van netwerk en impact haalt binnenvaart een onvoldoende. Wel worden significante verschillen genoteerd in scores tussen de gebruikers van zowel binnenvaartvervoer als spoorvervoer en de volledige groep respondenten.

7.2 Maatregelenpakket 2: Doelmatig infrastructuurbeleid voor het wegverkeer

7.2.1 Toelichting

Het Vlaamse Parlement vraagt dat de bestaande infrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk wordt beheerd met het oog op een sturend mobiliteitsbeleid. Hiervoor dient een onderscheid te worden gemaakt tussen het hoofdtransportnetten⁹⁸ die een verbindende functie hebben op internationaal en regionaal niveau en de onderliggende netten die eerder een ontsluitende of toegangsverlenende functie hebben⁹⁹.

Maatregelen ten aanzien van het hoofdtransportnetten zijn erop gericht om te voorzien in de vereiste capaciteit voor een vlotte afwikkeling van het wegverkeer. Dit kan zowel door het wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten als het voorzien in sturingssystemen. Voor de onderliggende netten wordt het accent gelegd op de invulling van de toegangsverlenende functie en op veiligheid.

Zowel voor de hoofdtransportnetten als de onderliggende netten is de leesbaarheid van de infrastructuur voor de gebruikers belangrijk (met het oog op het verkrijgen van een aangepast rijgedrag), evenals de inpassing in de omgeving (stedelijke als natuurlijke omgeving). Tot slot moet ook het kwaliteitsniveau (in termen van onderhoudstoestand en veiligheid) voldoende hoog zijn.

7.2.2 Nagestreefde effecten

De bedoeling van dit maatregelenpakket is, om binnen een periode van 10 jaar, te komen tot:

- **aanvaardbare afwikkelingskwaliteit op de hoofdinfrastructuur.**

Voor het hoofdwegenet wordt een I/C verhouding van 80% als richtcijfer genomen, waarbij met intensiteit die intensiteit bedoeld wordt die verwacht wordt bij afdoende realisatie van alle projecten, aangegeven onder maatregelenpakketten I en III (gewestelijk, gemeentelijk en federaal) en waarbij met capaciteit die capaciteit bedoeld wordt die verwacht wordt bij afdoende realisatie van de projecten onder maatregelenpakket II (vooral projecten 26 en 33).

⁹⁸ Conform de terminologie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat het hier om de autosnelwegen en de primaire I wegen.

⁹⁹ Conform de terminologie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat het hier om primaire II wegen en secundaire en lokale wegen.

- **geharmoniseerde snelheden op de hoofdinfrastructuur**

Sturingssystemen laten toe in functie van de dichtheid van de verkeersstroom, de weersomstandigheden, edm. richtsnelheden aan te geven en zo de snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers te verkleinen.

- **verminderd ongevalrisico**

Om de beleidsdoelstellingen inzake verkeersveiligheid te halen dient het ongevalrisico (aantal ongevallen per afgelegde km) voor de verschillende weggebruikers en op de verschillende netten te dalen.

- **inpassing van infrastructuur in de omgeving**

Met betrekking tot de inpassing van infrastructuur in zowel de stedelijke als de natuurlijke omgeving dienen toetsingscriteria te worden ontwikkeld. Op dit ogenblik is er geen sluitend operationeel systeem van toetsingscriteria beschikbaar.

7.2.3 Strategische projecten mobiliteitsbeleid

25. Uitbouw hoofdwegennet en primaire I conform het RSV

Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de hoofdwegen en de primaire I wegen de drager voor het wegvervoer over langere afstand (verbindende functie). Om deze functie op regionaal en internationaal niveau waar te maken is het belangrijk te komen tot een samenhangend netwerk dat een optimale verkeersafwikkeling kent.

Subactie onderhoud van het hoofdwegennet en primaire I wegen

Onderhoudswerkzaamheden¹⁰⁰ hebben tot doel zowel het rijcomfort voor de weggebruiker te verbeteren als de verkeersveiligheid te verhogen.

Uit de beoordeling van de toestand van het wegennet¹⁰¹ blijkt dat voor autosnelwegen globaal 8,93 % onder een drempelwaarde ligt, voor wegen van het primair net 17,32 %. Als echter alleen de parameters die de verkeersveiligheid beïnvloeden, zijnde spoorvorming en stroefheid, bekeken worden is de toestand beduidend beter¹⁰².

Voorgesteld wordt om de jaarlijkse budgettaire inspanningen inzake het onderhoud van de wegen op te drijven teneinde de onderhoudsachterstand op het hoofdwegennet weg te werken binnen een periode van **1** jaar¹⁰³.

Om de onderhoudsinspanningen in omvang en frequentie te beperken is het belangrijk om overbelading van de vrachtwagens te voorkomen (zie hiervoor project 50, Subactie aanleg van aswegers).

¹⁰⁰ Onderhoudsactiviteiten op het hoofdwegennet hebben te maken met het verzekeren van het gewoon onderhoud en het structureel onderhoud. Onder gewoon onderhoud verstaan we het maaien van bermen, ruimen van zwerfpuil, vervangen van beschadigde signalisatie, kleine herstellingswerken aan bruggen en wegen e.d.m. Het structureel onderhoud is nodig wanneer een of meer van de kwaliteitsparameters (visuele inspectie, langsvlakheid, dwarsvlakheid, stroefheid en textuur en draagvermogen) beneden de interventiedrempel liggen of in de nabije toekomst (3 j.) er zullen liggen. Daarnaast is er het onderhoud van de elektrische, mechanische en telematica uitrustingen langs het hoofdwegennet gericht op het verzekeren van het structureel onderhoud voor de instandhouding van de bestaande uitrustingen als het gewone "dagelijks" preventief en correctief onderhoud van deze uitrustingen.

¹⁰¹ Rationeel wegonderhoud in Vlaanderen, Systematische metingen van 2000 en 2001, Toestand eind 2001 Behoeftanalyse, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Wegenbouwkunde.

¹⁰² Voor spoorvorming is slechts 1,55 % van de autosnelwegen slecht of zeer slecht en 1,96 van het primair net. Wat de stroefheid betreft is slechts 0,61 % van de autosnelwegen en 0,93 % van het primaire net slecht of zeer slecht.

¹⁰³ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3.

Subactie wegwerken missing links en knelpunten hoofdwegennet

Door de ontbrekende schakels in het wegennet en de knelpunten kan de capaciteit van het hoofdwegennet niet ten volle worden gebruikt.

Vorgesteld wordt om op middellange termijn te voorzien in de realisatie van de missing links en dit via alternatieve financiering¹⁰⁴.

Wel worden volgende voorwaarden verbonden aan de realisatie van deze ontbrekende schakels of aan andere ingrijpende wijzigingen van de verkeersinfrastructuur:¹⁰⁵

- een grondige effectenstudie waarbij in eerste instantie de impact op de verkeersveiligheid en vervolgens ook de milieu-impact, de ruimtelijke en sociaal-economische impact worden afgewogen;
- een betrokkenheid van de betrokken bevolking van bij de planningsfase en via een adviserend openbaar onderzoek;
- moet kaderen binnen een integrale benadering (passend in een ruimer mobiliteitsplan voor een regio).

Volgende trajecten worden als missing link opgenomen¹⁰⁶:

- Aanleg Oosterweelverbinding

Deze weg die in het RSV werd geselecteerd als primaire weg I vervolledigt de Antwerpse ring (R1) langs de noordelijke zijde. Deze nieuwe weg zal o.a. een groot deel van het verkeer van de zwaar belaste zuidelijke ring overnemen. Bij een herziening van het RSV wordt voorgesteld deze weg op te nemen in de categorie van de hoofdwegen.

- Omvorming van de N49 Westkappelle – Zelzate tot autosnelweg

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de N49/A11 aangeduid als één van de 21 hoofdwegen in Vlaanderen. De N49/A11 maakt bovendien deel uit van de TEN(Trans European Networks), het Europese netwerk van transportassen.

De N49 bestaat momenteel uit twee rijbanen gescheiden door een middenberm(2x2). Hij wordt qua dwarsprofiel behouden. De bestaande kruispunten worden afhankelijk van verschillende factoren omgevormd tot aansluitingscomplexen of over- of onderbruggingen.

- Omvormen van de A12 Antwerpen-Rosendaal tot autosnelweg

Het RSV heeft de A12 ten noorden van Antwerpen bindend geselecteerd als hoofdweg. Voor een groot gedeelte werd hij reeds aangepast aan deze nieuwe noden zij het soms met tijdelijke maatregelen.

Om het huidige en toekomstig functioneren op een kwaliteitsvolle wijze mogelijk te maken dient deze verbinding volledig omgebouwd te worden tot een volwaardige autosnelweg met als belangrijkste functie het ontsluiten van de haven op rechteroever, een internationale verbinding met Nederland evenals de ontsluiting van een aantal woonkernen ten noorden van de Antwerpen.

¹⁰⁴ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3.

¹⁰⁵ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3.

¹⁰⁶ Deze zijn ook opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Via de streefbeeldstudie moeten uitspraken gedaan worden over de locatie van een volledig nieuw op- en afritten complex, parallelwegen en (mogelijk afzonderlijke) dwarsverbindingen voor fietsverkeer en een goede verbinding met het hinterland (een mogelijk nieuwe of op te waarderen verbinding tussen N11 en A12; een aansluiting met de Main Hub – logistiek Park Hoevenen).

- **Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg**

In het RSV is de A8 tot aan de A7/E19 geselecteerd als hoofdweg. Daarom dient de N203a die de A8 met de A7 te Halle verbindt omgebouwd te worden tot hoofdweg. Dit betekent het opheffen van drie gelijkgrondse en lichtengeregelde kruispunten, het voorzien van de nodige (maar in aantal beperkte) aansluitingen voor het stedelijk gebied van Halle en het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen om de geluidsoverlast op de omgeving te beperken.

- **Omvormen van de havenrandweg Zuid naar Zeebrugge ‘Westkappelle – aansluiting N49, Blauwe Toren)**

Het zwaar verkeer dat vanuit de haven van Zeebrugge de N49 op wil, maakt nu gebruik van de N375 Dudzele-Westkappelle met 1 rijstrook per rijrichting. Door de aanleg van de havenrandweg zal het havenverkeer rechtstreeks en snel gecollecteerd worden vanaf het kruispunt N31 Blauwe Toren (dat recent werd aangepast) en de N49 die omgebouwd wordt tot hoofdweg.

Subactie fysieke capaciteitsuitbreiding hoofdwegennet

De groei van het wegverkeer is het sterkst op het hoofdwegennet. Naar de toekomst toe werd hier een groei van 13 % voorzien ten opzichte van 1998. Deze toename is nog sterker binnen de Vlaamse Ruit (+ 14 %).

Voorgesteld wordt tegen 2012 om capaciteitsuitbreidingen op het hoofdwegennet door te voeren met het oog op het bereiken van de gewenste afwikkelingskwaliteit.

Volgende fysieke capaciteitsuitbreidingen op het hoofdwegennet worden voorzien in het Mobiliteitsplan Vlaanderen:

- **Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem**

In overeenstemming met de verkeersstructuurschets Zone Zaventem en de lopende streefbeeldstudie voor de R0-Noord zal gestreefd worden naar het herstellen van de doorgaande verbinding op de R0 door het voorzien van een parallelstructuur die het verkeer op de verschillende op- en afritten verzamelt.

- **Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem**

De rijrichting van het vak Waregem-Kortrijk van de E17 heeft drie rijstroken. Omwille van het zwaar verkeer (18 % zwaar verkeer op weekdays) is het noodzakelijk ook de rijrichting van het vak Kortrijk-Waregem uit te rusten met drie rijstroken.

- **Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13)**

De uitwisseling van het verkeer tussen de A2 en de A13 gebeurt momenteel nog via gelijkgrondse kruisingen. Naast capaciteitsproblemen geeft de huidige constructie ook aanleiding tot jaarlijks terugkerende ongevallen met lichamelijk letsel. Medeoorzaak van deze problemen is de aansluiting van de industriegebieden van Lummen en Heusden-Zolder op de verkeerswisselaar. De aanpassingen hebben dan ook betrekking op een reconstructie van de verkeerswisselaar met volledige ongelijkgrondse kruisingen en het scheiden van de aansluiting van de industriegebieden.

- **E40 Brussel – Leuven op 4 rijstroken brengen**

De huidige capaciteitsproblemen op de E40 richting Leuven zullen aangepakt worden door ook in deze richting de E40 op 4 rijstroken te brengen.

Subactie wegwerken knelpunten en omvormen primaire I

Primaire wegen I⁰⁷ zijn, volgens het RSV, wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. Zij hebben daarentegen wel een gewestelijke verbindingsfunctie en vormen de schakels tussen de hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor “drukke” vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt.

Het aanpassen van de primaire wegen aan hun verbindende functie is kritisch voor het bevorderen van een vlotte verkeersafwikkeling op regionaal niveau. Het niet aangepast zijn van de primaire I wegen aan deze functie geeft in praktijk vaak aanleiding tot een ongewenst gebruik van het onderliggend wegennet en het ontstaan van leefbaarheidsproblemen waardoor de vraag naar lokale omleidingswegen ontstaat.

Voorgesteld wordt om de nodige werken aan de primaire wegen I uit te voeren en zo het hoofdwegennet, zoals gedefinieerd in het RSV, te realiseren.

26. Uitbouw verkeerssturingssystemen op hoofdwegennet

Om een actieve sturing van het verkeer mogelijk te maken dienen op korte termijn intelligente vervoerssystemen uitgebouwd te worden. De voordelen hiervan zijn divers¹⁰⁸. Zo kunnen reistijden ingekort worden met maximaal 20 % en kan de capaciteit van het netwerk worden verhoogd in orde van 5-10 %. De verbeteringen op gebied van de veiligheid werden voor bepaalde typen van ongevallen (inhalen) geschat op 10-15 % dankzij gecoördineerde strategieën op het gebied van informatievoorziening en controle, terwijl het overlevingspercentage ook toenam dankzij systemen voor automatische detectie van incidenten waarmee noodsituatie kunnen worden afgehandeld. Slechts 6% van de verkeersongevallen zou onvermijdelijk zijn en niet te beïnvloeden door technische verbeteringen. Tot slot hebben deze systemen een gunstige invloed op de uitstoot door het verkeer.

Om het verkeer te sturen zullen op termijn drie verkeersbeheercentra de grootstedelijke gebieden (Antwerpen, Gent en Brussel) multimodaal bewaken en regelen. De uitbouw van verkeerssturingssystemen maakt het mogelijk om de weggebruiker te waarschuwen (voor files, ongevallen, wegenwerken, mist, gladheid, enz), te sturen (door alternatieve routes aan te bevelen en beter te informeren over geplande evenementen en mogelijke hindernissen). Het verstrekken van verkeersinformatie voor Vlaanderen in haar geheel blijft gecentraliseerd gebeuren vanuit het verkeersinformatiecentrum voor Vlaanderen (gelegen te Antwerpen).

Voorgesteld wordt om tegen 2012, via een gefaseerde realisatie, te voorzien in drie verkeersbeheerscentra die 24 uur op 24 uur instaan voor de sturing van het verkeer op zowel de hoofdwegen als de primaire I wegen

27. Veilig en ondersteunend onderliggend wegennet

Terwijl de autosnelwegen zich richten op een transitfunctie, zullen de andere wegtypes zich moeten richten op het verschaffen van veilige doortochten en op het aanleggen van

¹⁰⁷ Voor de limitatieve lijst van primaire I wegen verwijzen wij naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

¹⁰⁸ Witboek 'Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen', Commissie van de Europese Gemeenschappen, Brussel

een ondersteunend wegennetwerk dat gericht is op de toegangverlening en de hoogste graad van verkeersveiligheid heeft. Op die manier wordt de concurrentie tussen beide netwerken vermeden.¹⁰⁹

Subactie onderhoud onderliggend wegennet

Uit de beoordeling van de toestand van het secundair net¹¹⁰ blijkt dat 13,37 % van de secundaire gewestwegen voor een of meerdere parameters beneden de drempelwaarden liggen. Ook hier is ten aanzien van de parameters die kritisch zijn voor de verkeersveiligheid, zijnde spoorvorming en stroefheid, de situatie beter. Zo scoort 1,32 % van het secundaire net slecht tot zeer slecht voor de parameter spoorvorming en 1,19 % slecht tot zeer slecht voor de parameter stroefheid.

Voorgesteld wordt om op korte termijn de onderhoudsachterstand op het onderliggend wegennet weg te werken tenminste voor wat de gewestwegen betreft.

Subactie herinrichting van doortochten

Ongeveer één vierde van de doden en zwaargewonden op gewestwegen vallen in de bebouwde kom. Op dit ogenblik zijn er nog ongeveer 600 doortochten herin te richten.

Voorgesteld wordt om tegen 2007 de 60 % meest kritische doortochten in realisatie te hebben. Tegen 2012 zijn alle doortochten heringericht, die op dit ogenblik in de objectieve behoefteanalyse zijn opgenomen.

De doortochten die bij prioriteit voor realisatie naar voren worden geschoven zijn deze die ook ten aanzien van de fietsproblematiek een hoog strategisch belang (hoogste potentieel) hebben. Het doortochtenbeleid dient ook te worden doorgezet op de secundaire wegen die ingevolge het kerntakendebat aan het Vlaamse Gewest zullen worden toegewezen.

Subactie wegwerken gevaarlijke punten en zones

Vlaanderen kent momenteel 800 gevaarlijke punten en zones. Een punt of zone wordt als gevaarlijk gekenmerkt als er zich de jongste drie jaar drie of meer ongevallen voordeden en wanneer het gevaarlijk punt of de zone een prioriteitswaarde van minstens 15¹¹¹ bezit.

Voorgesteld wordt om binnen een periode van vijf jaar 800 gevaarlijke punten en zones te verbeteren zodat op deze punten structurele oorzaken niet meer aan de basis liggen van het ongeval¹¹².

Een niet onbelangrijk aantal van deze punten houden ook een gevaar in voor fietsers. Het is daarom aangewezen om bij de aanpak van de zwarte punten extra aandacht te besteden aan de veiligheid van de fietser.

Subactie aanleg van rondwegen

Wil met tot leefbare woonstraten en aantrekkelijke centrumstraten komen dan is het belangrijk dat deze niet gebruikt worden als sluiproute of alternatieve route voor doorgaand vrachtwagenverkeer. Reeds eerder is gewezen op het feit dat een deel van de leefbaar-

¹⁰⁹ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹¹⁰ Aan secundaire wegen wordt hier verstaan de wegen met wegnummers vanaf N100. De definitie van secundaire weg verschilt hiermee van deze van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

¹¹¹ Deze waarde wordt berekend op basis van het aantal lichtgewonden, zwaargewonden en dodelijke slachtoffers op die plaats.

¹¹² Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

heidsproblemen voortkomt uit het niet optimaal functioneren van het bovenliggend wegennet. Maar ook een gebrekkige inplanting van bijv. industrieterreinen kan voor ontsluitingsproblemen zorgen en een oneigenlijk gebruik van bepaalde straten door zwaar verkeer.

Aanvullend op de inspanning van het Vlaamse Gewest om het hoofdwegennet te realiseren, conform de functie ervan binnen het RSV, dient vooral binnen de lokale mobiliteitsplannen gezocht te worden naar concrete maatregelen om tot een optimale afwikkeling te komen van het vrachtverkeer.

In een aantal gevallen kunnen rondwegen hiervoor een oplossing bieden.

Daarom zullen op korte termijn criteria worden opgesteld voor de aanleg van rondwegen met het oog op het weren van doorgaand (vracht)verkeer. Deze criteria zijn niet louter verkeerskundig van aard maar houden tevens rekening met de ruimtelijke en ecologische overwegingen.

Subactie beveiligen schoolomgevingen¹¹³

Veel kinderen worden op weg naar school (als voetganger of als fietser) geconfronteerd met onveilige verkeerssituaties¹¹⁴. Aanvullend op de inspanningen om gewestwegen uit te rusten met fietspaden is het belangrijk ook ter hoogte van de school zelf de nodige veiligheidsmaatregelen te voorzien.

Voorgesteld wordt om scholen gelegen langs gewestwegen¹¹⁵ via lokale ingrepen ter hoogte van de school zelf verkeersveilig te maken.

Centraal bij deze herinrichting staat het herstellen van het evenwicht tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers¹¹⁶.

28. Oprichting coördinerend punt voor werkzaamheden

Door het inhalen van de achterstand in onderhoud evenals het wegwerken van knelpunten op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende net zal de weggebruiker in de nabij toekomst met heel wat hinder geconfronteerd worden.

Om te voorkomen dat de bereikbaarheid de komende jaren te zeer in het gedrag komt wordt voorgesteld om per provincie een coördinerend punt voor werkzaamheden op te richten¹¹⁷.

Het doel van dit coördinatiepunt is te vermijden dat gelijktijdige wegwerkzaamheden op gewestelijk, regionaal en lokaal vlak die bereikbaarheid van bestemmingen (met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoer) te zeer in het gedrang brengt.

¹¹³ Vervat als te realiseren actie in het Jeugdbeleidsplan zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering, mei 2002

¹¹⁴ Bijna 40 % van de verplaatsingen met als doel het volgen van onderwijs gebeurt met de (brom)fiets. 10 % van deze verplaatsingen gebeurt te voet.

¹¹⁵ Onder schoolomgeving wordt verstaan het wegvak ter hoogte van schoolingang aanpalend aan de gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingang(en) en, in voorkomend geval, het wegvak ter hoogte van de schoolingang(en) aanpalend aan de zijstraten van deze gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingangen(en) en het kruispunt van deze schoolzijstraten met de gewestweg.

¹¹⁶ Concrete maatregelen kunnen betrekking hebben op onder meer snelheidsbeheersing, verhoging van de oversteekbaarheid, een betere bescherming van de fietsers en voetgangers, reductie van parkeermogelijkheden in de directe schoolomgeving, herlocatie en/of herinrichting van bushaltes in de directe schoolomgeving en creatie van veilige afzetmogelijkheden voor kinderen die met de auto worden gebracht.

¹¹⁷ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

29. Inpassing infrastructuur in de stedelijke omgeving

Afhankelijk van de wijze waarop verkeersinfrastructuur is ingericht kan hij ofwel een positieve bijdrage leveren tot de leefbaarheid van een gebied (aanwezigheid van groen, ruimte voor voetgangers en fietsers, een aangepast rijgedrag, e.d.m.) of er juist integendeel een zware claim opleggen (barrièrewerking, onaangepast rijgedrag, e.d.m.).

Subactie snelheidsoptimalisatie

Een kritisch¹¹⁸ element in het al dan niet aangepast zijn van infrastructuur in de stedelijke omgeving is de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer. Steeds vaker worden discrepanties vastgesteld tussen de wettelijke snelheidsregimes, de gewenste rijsnelheid en de effectief gereden snelheden. De geldende snelheidsbeperingen op alle bestaande wegen moeten daarom aan een grondige evaluatie worden onderworpen. Op sommige plaatsen kan dit proces aanleiding geven tot een verstrenging van de geldende maximumsnelheden. Op andere plaatsen tot een versoepeling.

Voorgesteld wordt, een actualisering, sanering en rationalisering van de geldende snelheidsbeperingen uit te voeren waarbij de bekommernis om de verkeersveiligheid prioritair is¹¹⁹.

In samenwerking met de andere wegbeheerders (gemeenten) zal daarom een proces opgestart worden om zo snel mogelijk tot concrete afspraken te komen met betrekking tot de in de toekomst gewenste snelheidsregimes op de verschillende wegen. Dit proces gebeurt met respect voor de gemeentelijke autonomie en de gemeentelijke kennis terzake. Hierbij zal de prioriteit gegeven worden aan de meest kwetsbare gebieden zoals zwarte punten, schoolomgevingen en zuivere woongebieden.

Subactie kindvriendelijke inrichting van de verkeersruimte

Het Internationaal Verdrag voor de Rechten van het Kind legt de naleving van een aantal basisbeginselen vast, waartoe ook de Vlaamse Gemeenschap zich heeft verbonden. Deze basisbeginselen zijn het belang van het kind, het non-discriminatiebeginsel, het principiële recht op leven, overleven en ontwikkeling en het recht op participatie van het kind. De cijfers over het aantal verkeersslachtoffers geven aan dat het basisrecht van kinderen op leven, overleven en ontwikkeling in het gedrang komt en wijst op de absolute noodzaak om hieraan bijzondere aandacht te besteden.

Voorgesteld wordt om op korte termijn een vademecum op te stellen met een overzicht van concrete maatregelen die het straatbeeld aanpassen aan kinderen.

Dit vademecum zal ter beschikking gesteld worden aan de verschillende wegbeheerders of belanghebbenden.

Subactie aanpak geluidshinder

In navolging van de nieuwe Europese richtlijn omgevingslawaai¹²⁰, wordt voorgesteld om in de toekomst een beleid dienen te voeren dat in de (groot) stedelijke gebieden, langsheen drukke wegverkeersassen en spoorlijnen en in de omgeving van luchthavens en industrieterreinen de geluidshinder terugdringt.

¹¹⁸ De snelheid van de wagens is immers van invloed op de oversteekbaarheid van de weg, de veiligheid van de weggebruikers, het geluids- en emissieniveau edm.

¹¹⁹ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹²⁰ Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

Dit kan door een aanpak die zich situeert op niveau van de infrastructuur zoals het gebruik van bundeling van verkeer in minder geluidshindergevoelige gebieden, geluidsarme verharding, lagere snelheidsniveaus (zie subactie snelheidsoptimalisatie), uniformisering van de verkeersstroom (groene golf), een goed onderhoudsniveau van het wegdek, geluidsschermen, enz.

Naast deze maatregelen dragen ook andere maatregelen bij tot het verbeteren van het geluidsklimaat zoals gevelisolatie, geluidsarmere voertuigen, het weren van doorgaand vrachtverkeer in stedelijke kernen (vooral dan vanuit geluidsoogpunt 's nachts) enz.

30. Landschappelijke inpassing verkeersinfrastructuur

Om te komen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid dient de wegbeheerder bij de aanleg van infrastructuur in de open ruimte oog te hebben voor problemen zoals versnippering, barrière-effecten, verstoring van de omgeving door licht, geluid en polluenten en de negatieve gevolgen ervan voor zowel fauna, flora (o.a. biotoopverlies) als voor het landschap. Maar niet alleen de aanleg, ook het onderhoud en het gebruik van de infrastructuur geeft vaak aanleiding tot aantasting van de fysische, chemische en biologische omgeving (emissies van voertuigen, gebruik van zout en pesticiden, zwerfvuil, en dergelijke).

Subactie bermbeheer

Langs gewestwegen liggen in totaal zo'n 50.000 ha wegbermen. Net zoals bij natuurlijke landschapselementen kunnen dergelijke corridors een rol spelen in het vergroten van de verbindingsmogelijkheden voor dieren en planten. Bovendien hebben ze soms ook een intrinsieke natuurwaarde.

Voorgesteld wordt om ook in de toekomst via aangepast en ecologisch verantwoord beheer de natuurwaarde van bermen te behouden en te versterken.

Door het natuurtechnisch bermbeheer wordt ook geprobeerd om de aanvoer van bermmaaisel te spreiden in de tijd zodat een groter deel kan gecomposteerd worden. De kwaliteit van het bermmaaisel moet dan wel voldoende hoog zijn. Ondanks veelvuldige sensibiliseringscampagnes en een ontradingsaanpak met betrekking tot zwerfvuil blijft dit probleem nog groeien.

Subactie mitigatie barriere-effect

Voor een groot aantal diersoorten (ook vliegende) betekent de transportinfrastructuur op zich en het gebruik ervan (evenals het meezuigefect veroorzaakt door het verkeer) een belemmering voor de oversteekbaarheid in het leefgebied van een soort. Dit kan resulteren in een inkrimping van het areaal van de soort door het onbereikbaar maken van bepaalde delen van het leefgebied en kan op termijn zelfs leiden tot isolatie van populaties en het uitsterven ervan.

Voorgesteld wordt om via natuurtechnische milieubouw de negatieve effecten van infrastructuren te milderen.

Subactie tegengaan verdroging

Door de verharding van het wegennetwerk wordt hemelwater zo snel mogelijk afgeleid zodat het niet meer kan infiltreren in de bodem. Het wegennet draagt hierdoor bij tot de algemene verstoring van de waterinhoud en -cyclus van de grondwaterlagen, waterlopenstelsel en van de bodem. Overstromingen, uitputting van de grondwatervoorraden en standplaatsverdroging van ecosystemen zijn hiervan een gevolg.

Voorgesteld wordt om bij aanleg en herstel van infrastructuur de infiltratie en lokale berging van hemelwater te optimaliseren om op deze manier verdroging te voorkomen.

Mogelijkheden op dit vlak zijn het water zo lang mogelijk ophouden, trager afvoeren, de grachten en de bufferbekkens natuurtechnisch inrichten en de waterlopen meer ruimte te geven.

Subactie voorkomen verontreiniging oppervlakte water en bodem

Om verontreiniging van het oppervlaktewater en van de bodem te voorkomen moet de verontreinigingsgraad van het afvloeiwater van de wegen worden beperkt. Dit water is vervuult met residu's van dooizouten, pesticiden, verf voor wegmarkeringen, brandstof, olie en kleine stofdeeltjes.

Voorgesteld wordt om via het gebruik van milieuvriendelijke verf voor wegmarkeringen en het beperken van dooizouten en pesticiden (zie recente wetgeving) de verontreinigingsgraad van het oppervlaktewater te beperken.

Ook het opvangen van afvloeiwater in aparte natuurtechnisch ingerichte circuits is een mogelijke techniek om dit probleem aan te pakken. Bufferbekkens zorgen er dan weer voor dat een deel van de verontreinigde deeltjes uit het water bezinkt vooraleer ze in de waterloop terechtkomen.

Subactie visuele verstoring landschap

Negatieve landschappelijke effecten kunnen gemilderd worden door de inrichting en landschappelijke inpassing. Daarom is het bij de keuze van het tracé aangewezen geen relictzones of landschapsankerplaatsen te doorsnijden of deze buiten een buffer van 600 meter rond het cultureel erfgoed te houden.

Indien een grote infrastructuurverandering plaatsvindt binnen de kritische kijkafstand (1200 meter) en een geringe landschappelijke absorptiegraad aanwezig blijkt, is het vanuit landschappelijk oogpunt aangewezen de visuele verstoring te beperken of te neutraliseren (verlaagde zate, beplantingen).

Voorgesteld wordt om bij aanleg van nieuwe infrastructuur oog te hebben voor de landschappelijke inpassing ervan.

Deze maatregelen zijn soms in contradictie met de ecologische bekommernis. Prioriteitsstelling of optimalisatie ten aanzien van beide criteria is dan noodzakelijk.

Subactie lichthinder

Nadelige effecten van lichthinder kunnen worden gemilderd o.a. door het beperken van de verlichte ruimte, lagere lichtniveaus, een keuze voor minder storende lamptypes, het beperken van de verlichtingsduur, gebruik van retroreflecterende wegmarkeringen...

Voorgesteld wordt om bij aanleg van nieuwe of vervanging van bestaande lichtinfrastructuur oog te hebben voor de nadelige effecten van lichthinder.

7.2.4 Het beperken van lichthinder is soms in contradictie met de vereisten van verkeersveiligheid. Prioriteitsstelling zal dan worden gegeven aan verkeersveiligheid¹²¹. Aanvullende projecten op Vlaams niveau

31. Vrijwaren van hoofdassen van geluidsgevoelige functies

Ook het minimaliseren van de hinder ten gevolge van het verkeer vraagt in eerste instantie om een ruimtelijke aanpak. Aangezien binnen het RSV de hoofdinfrastructuren gedefinieerd worden die in de toekomst zullen instaan voor het verwerken van de verkeersstromen is het vanuit het mobiliteitsbeleid wenselijk dat geluidsgevoelige functie in de toekomst niet meer in de onmiddellijke nabijheid van deze infrastructuren zullen worden ingepland en dit om zwarte zones inzake geluidshinder te vermijden.

Van het ruimtelijk beleid wordt verwacht dat hiervoor de nodige maatregelen worden uitgewerkt.

7.2.5 Onderzoeksprojecten

VII. Tegengaan van lichthinder

Een kunstmatig verlichte omgeving tijdens de nacht kan een verstoring betekenen in het dagritme van wilde fauna (en flora). Ook is een voldoende donkere omgeving noodzakelijk voor bepaalde organismen om zich voort te planten en te overleven.

Nu reeds worden op de gewestwegen en bij nieuwe installaties die betoelaagd worden via de mobiliteitsconvenant afgeschermd verlichtingstoestellen gebruikt om de lichthinder tegen te gaan. Ook door toepassing van NAHD-lampen kan het vermogen per verlichtingspunt verminderen en strooilicht worden beperkt. Toch volstaan deze maatregelen niet steeds zodat ook het doven van de wegverlichting ter hoogte van natuurgebieden als maatregel dient overwogen te worden.

Voorgesteld wordt te onderzoeken waar en op welke delen van de autosnelwegen doorheen natuurgebieden tijdens de nacht de lichten kunnen gedoofd of gedimd worden.

Dit moet wel gepaard gaan met weloverwogen en doordachte begeleidingsmaatregelen om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen.

VIII. Voorkomen van geluidshinder voor fauna

Geluids- en trillingsverstoring heeft niet alleen een negatieve impact binnen de stedelijke omgeving, maar eveneens in de natuurlijke omgeving. Vooral vogels zijn bijzonder gevoelig voor verkeersgeluid. Als drempel voor verstoring van dieren door geluid kan een niveau 45 dB (A) en 55 dB(A) aangenomen worden.

Voorgesteld wordt te onderzoeken op waar en op welke wijze zij de geluidshinder voor vogels en andere dieren kan worden beperkt en wat hiervan de gevolgen zijn.

Voor de landschappelijke inpassing en de hoogte van de weg ten opzichte van het maai-veld zijn hierbij van belang.

¹²¹ Zie ook onderzoeksproject VIII.

IX. Wacht- en rustplaatsen voor vrachtwagenbestuurders

Niet alleen in de binnenvaart maar ook voor het vrachtverkeer is er behoefte aan stalmogelijkheden voor vrachtwagens (tijdens weekend, nacht, ...).

Voorgesteld wordt onderzoek uit te voeren naar de welke wijze waarop kan voldaan worden aan de vragen vanuit de sector maar met inachtnaam van de leefbaarheidsvereisten die vanuit de omgeving gesteld worden.

Hierbij kan gedacht worden aan het inschakelen op het hoofdwegennet van parkings. Op de primaire wegen kunnen carpoolparkings deze taak invullen.

7.2.6 Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau

32. Wegwerken gevaarlijke punten

36 % van alle doden en zwaar gewonden slachtoffers valt op gemeentewegen waarvan 45 % binnen de bebouwde kom en de overige 55 % buiten de bebouwde kom. Wanneer we enkel kijken naar de fietsslachtoffers (doden en zwaar gewonden) dan blijkt 50 % te vallen op niet genummerde wegen waarvan de helft binnen de bebouwde kom.

Om de veiligheidsdoelstelling (-50% doden en zwaar gewonden) te halen wordt van de gemeenten verwacht dat zij binnen de lokale mobiliteitsplannen de nodige maatregelen uitwerken om de verkeersveiligheid te verbeteren.

33. Sturingssystemen op het onderliggende wegennet

Ook sturingssystemen op het onderliggende wegennet (instellen van groene golf, verkeerslichtenbeïnvloeding op kruispunten, parkeergeleidingssystemen, ...) hebben tot doel te komen tot een betere verkeersafwikkeling voor zowel het wegverkeer als het openbaar vervoer.

Voorgesteld wordt om aanvullend op de inspanningen van het gewest ook op gemeentewegen werk te maken van geautomatiseerde systemen die de doorstroming bevorderen en minder belastend zijn naar het milieu.

7.2.7 Aanvullende projecten op federaal niveau

7.2.8 Aanvullende initiatieven op Europees niveau

De onderlinge afstemming van mobiliteits- en verkeersbeheerssystemen:

In 2001 lanceerde de Europese Commissie het TEMPO 2001 – 2006 programma. TEMPO staat voor Trans - European intelligent transport systems PrOjects en heeft als belangrijkste objectief de ontwikkeling van intelligente transportsystemen en diensten op het Trans Europese Wegennet.

In het kader van TEMPO 2001 – 2006 worden 6 Euroregionale projecten gefinancierd waaronder het CENTRICO - project. CENTRICO (Central European Region Transport Telematics Implementation Project) omvat een aantal Europese regio's die gekenmerkt worden door een zeer dicht wegennet en bijhorende congestieproblematiek: de gehele Benelux, West Duitsland, Noord Frankrijk en Zuidoost Engeland. CENTRICO streeft een vlotte afwikkeling van de verkeersstroom op de internationale wegcorridors in Noord

West Europa na door de ontwikkeling van initiatieven op het gebied van verkeersmanagement, rerouting activiteiten, de uitbouw van een netwerk van informatie uitwisselende verkeerscentra, RDS – TMC, EFC en ITS applicaties in conurbane gebieden.

Vlaanderen neemt eveneens deel aan een aantal ITS projecten, die geleid worden door ERTICO en die betrekking hebben op o.a. elektronische tolheffing, elektronische voertuigherkenning en intelligente snelheidsadaptatie.

De Trans – Europese Netwerken

Het idee van Trans-Europese netwerken (TEN) is einde de jaren tachtig ontstaan samen met het voorstel voor een eengemaakte interne markt. Het had weinig zin om te spreken over een grote markt waarin goederen, personen en diensten vrijelijk konden bewegen, tenzij de verschillende regio's en nationale netwerken van die markt goed met elkaar waren verbonden via een moderne en efficiënte infrastructuur.

In het Verdrag van Maastricht wordt dan ook expliciet verwezen naar trans-Europese netwerken voor transport, energie en telecommunicatie. Hierdoor heeft de Gemeenschap de middelen en de bevoegdheden gekregen voor de ontwikkeling ervan.

7.2.9 Maatschappelijk draagvlak

Het maatschappelijk draagvlak bij de bevolking voor bijkomende infrastructuur (wegen) als oplossing voor het huidig verkeersinfarct is niet bijzonder groot en wordt zelfs door bijna integraal afgewezen. Infrastructureel houdt de doorsnee burger het bij de bestaande voorzieningen, die wel verbeterd moeten worden. We hebben reeds een dicht wegennet en een uitgebreider wegennetwerk zou de mobiliteit alleen nog maar stimuleren. De schaarse open ruimte zou bovendien nog meer slinken. Wanneer gepeild wordt naar de infrastructurale maatregelen die voorrang zouden moeten krijgen bij de aanwending van de middelen uit de autobelasting blijken infrastructuurmaatregelen die fietsers, vrachtwagens en openbaar vervoer scheiden van het overige verkeer duidelijk de voorkeur te genieten van de bevolking. Op de eerste plaats komt de aanleg van veilige fietspaden langs het wegennet. Driekwart van de ondervraagden vindt de maatregel heel belangrijk. Opvallend is dat de aanleg van aparte rijstroken voor vrachtwagens langsheen de drukste autosnelwegen als tweede belangrijkste maatregel naar voren komt. 63 % van de mensen is gewonnen voor gescheiden vrachtverkeer. Op zich is dit niet verwonderlijk omdat voor veel mensen vrachtwagens als bedreigend overkomen. Op de derde plaats komt de aanleg van aparte bus- en trambanen en dit vooral in grote steden (58% van de ondervraagden beschouwt dit als een zeer belangrijke maatregel). Verkeerslichten synchroniseren op grote invalswegen kan ook rekenen op veel bijval (48 %). Opmerkelijk is ook hier dat het wegwerken van de ontbrekende schakels in het wegennet en het aanleggen van extra rijstroken langsheen de drukste autowegen minder goed scoort (respectievelijk 34 % en 41 % van de ondervraagden vindt deze maatregel belangrijk). Investeren in meer accurate, relevante en real-time verkeersinformatie wordt door 37 % van de ondervraagden als belangrijk beschouwd.

Deze houding vanwege de burger ten aanzien van infrastructuur staan in schril contrast met de resultaten uit een enquête gehouden door het Vlaams Economisch Verbond en het Centrum voor Industrieel beleid¹²². Meer aandacht voor de infrastructuur (aanleg van nieuwe en onderhoud van bestaande infrastructuur) komt hier op de eerste plaats bij de maatregelen die er van overheidswegen dienen genomen te worden om te komen tot een

¹²² Alternatieve modi voor goederenvervoer, VEV-CIB-enquête, oktober 1999

vlotter wegvervoer van goederen. Voor het spoorvervoer wordt aangedrongen op een betere benutting –management van de bestaande infrastructuur. Op de tweede plaats komt het streven naar een betere compatibiliteit met andere vervoersmodi en andere spooroperatoren. Ook ten aanzien van de binnenvaart staat de vraag naar een betere compatibiliteit met de andere vervoersmodi voorop. Hierbij wordt gedacht aan een oordeelkundig vestigingsbeleid voor de inplanting van voldoende en performante overslagfaciliteiten. Ook de uitbreiding en een betere benutting van de bestaande infrastructuur worden als belangrijke maatregelen naar voren geschoven.

7.3 Maatregelenpakket 3: Efficiënt gebruik vervoermiddelen en infrastructuur

7.3.1 Toelichting

Noch met een beleid dat aanstuurt op een groter aanbod aan vervoersalternatieven (maatregelenpakket 1), noch met een gericht infrastructuurbeleid voor het wegverkeer (Maatregelenpakket 2) zijn alle mobiliteitsproblemen onder controle te krijgen. Vooral in en om de grootstedelijke gebieden blijven knelpunten bestaan.

Om de mobiliteitsproblemen (inclusief milieuproblemen) op termijn weg te werken is het daarom belangrijk tegelijk ook door een gewijzigd gebruik een aantal inefficiënties weg te verbeteren.

Een eerste vorm van inefficiëntie situeert zich op het vlak van de modal split die in sterke mate gedomineerd wordt door het wegtransport. Een gericht promotiebeleid en vervoersmanagement dient het gewenste gebruik van de vervoersalternatieven modi te ondersteunen. Op korte termijn dienen vooral de vooroordelen te worden weggenomen die wegen op het gebruik van de vervoersalternatieven. Alternatieve modi doen het immers vaak beter dan dat niet-gebruikers denken¹²³

Een tweede vorm van inefficiëntie die dient te worden weggewerkt situeert zich bij het inefficiënt gebruik van de wegvervoermiddelen: de lage bezettingsgraden in het personenvervoer en lage beladingsgraden in het goederenvervoer.

Een laatste vorm van inefficiëntie is het gevolg van al de mechanismen die leiden tot een concentratie van verplaatsingen in de piek (zowel bij het wegvervoer als het openbaar vervoer). Daardoor wordt het mobiliteitsbeleid geplaatst voor een haast onmogelijke taak om op een kostefficiënte manier de vervoersbehoefte te faciliteren. Aangezien de grootste dreiging op overbelasting van de netwerken zich situeert in de omgeving van de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Brussel zal het vooral hier belangrijk zijn om, aanvullend op de maatregelen gericht op een groter gebruik van de vervoersalternatieven, bijkomende maatregelen te nemen die vervoersefficiëntie verhogen maar ook het verkeer verschuiven uit de piek.

7.3.2 Nagestreefde effecten

De effecten die met de realisatie van bovenvermeld maatregelenpakket nagestreefd worden zijn:

¹²³ Alternatieve modi voor goederenvervoer, VEV-CIB-enquête en onderzoek, oktober 1999

- **Hoger marktaandeel van de vervoersalternatieven in de mobiliteit**

Zowel in het personen als in het goederenvervoer heeft het wegvervoer een sterk overwicht. In het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt voor het personenverkeer een daling van het marktaandeel van de auto met 8% als wenselijk en haalbaar vooropgesteld terwijl het openbaar vervoer en de fiets een stijging van hun marktaandeel kennen met elk 4 %. Voor het goederenvervoer wordt een daling van het marktaandeel van het wegtransport met 3% vooropgesteld. De binnenvaart kent een groei van haar marktaandeel met 4 %. Het spoorvervoer verliest 1 % marktaandeel.

- **Behoud van de huidige bezettingsgraad van de voertuigen**

Door de toenemende individualisering dreigt de bezettingsgraad van de voertuigen in de toekomst verder te dalen. In het mobiliteitsplan Vlaanderen wordt als streefdoel vooropgesteld om de huidige bezettingsgraad in het spitsuur van 1,32 inzittende per voertuig constant te houden in de toekomst. Hiermee kan een gunstig effect gerealiseerd worden van 9 % minder auto's bij gelijkblijvend aantal autoverplaatsingen.

- **Verhoging van de beladingsgraad**

Door het verhogen van de beladingsgraad van de vrachtwagens maar ook vaartuigen kan een niet onbelangrijke reductie bekomen worden van het aantal tonkm. Deze ambitie om te komen tot een hogere vervoersefficiëntie dient voor het wegvervoer verder gedifferentieerd te worden naar het internationaal transport en het distributieverkeer. In overleg met de betrokken sector zullen concrete streefwaarden worden uitgewerkt.

Ook voor de binnenvaart dienen streefwaarden vooropgesteld te worden met betrekking tot de beladingsgraad van de binnenschepen.

- **Betere spreiding van de vervoersvraag in de tijd**

Zowel bij het autoverkeer als bij het openbaar vervoer is het belangrijk op korte termijn te komen tot een betere spreiding van de vervoersvraag in de tijd. Op deze manier kan voor het wegvervoer het aantal verliesuren worden beperkt terwijl voor het openbaar vervoer aan de reizigers een hoger comfort kan worden aangeboden. Concrete ambities op dit vlak dienen in overleg met de sociale partners te worden uitgewerkt.

7.3.3 Strategische projecten mobiliteitsbeleid

34. Stimuleren carpooling

De gemiddelde bezettingsgraad van de wagen in het woon-werkverkeer is laag. Verwacht wordt dat deze in de toekomst nog verder zal dalen als gevolg van een verdere individualisering van de maatschappij. Ondanks de inspanningen in het verleden (aanleg carpoolparkings, opmaak carpooldatabank, ...) komt carpooling moeilijk van de grond. Slechts 4 % van de werkende pendelaars rijden samen met een gezinslid of een collega.

Voorgesteld wordt om in en rond de grootstedelijke gebieden het carpoolen te promoten om alzo het autosolisme terug te dringen.

Het carpoolen zal in de toekomst deel uitmaken van de vervoersdiensten die zullen worden aangeboden vanuit de (nog op te richten) mobiliteitscentrale (zie project 3 hierboven).

Om het carpoolen te faciliteren worden door de Vlaamse overheid carpoolparkings aangelegd aan de oprit van de hoofdwegen (autosnelwegen). Tot nu toe werden reeds 58

carpoolparkings gerealiseerd met een totale capaciteit van circa 3500 plaatsen. Momenteel zijn er nog een 30-tal carpoolparkings gepland.

35. Stimuleren autodelen

Autodelen bestaat in twee vormen. Eén vorm ontstaat spontaan in een sociaal netwerk van burens, familie en van vrienden. Daarentegen is een georganiseerde vorm van autodelen een systeem waarbij een specifieke organisatie auto's voor korte tijd verhuurd (uitleent) aan personen die aangesloten zijn bij de betreffende organisatie. Uit voorbereidende studies en een businessplan blijkt dat in Vlaanderen de potentie aanwezig zou zijn om een autodeelorganisatie op te richten.

Voorgesteld wordt bij wijze van piloot een autodeelproject op te zetten op basis van de resultaten van het businessplan.

Bij een positieve evaluatie van het project kunnen verdere stappen ondernomen worden voor de verdere uitbouw van autodelen initiatieven in Vlaanderen. Ook deze diensten zullen uitgebouwd worden als onderdeel van de nog op te richten mobiliteitscentrale.

36. Financiële stimuli

Prijzmaatregelen kunnen op korte termijn de aantrekkelijkheid van de alternatieve modi vergroten en zo leiden tot een hoger gebruik. In die zin hebben zij een promotend karakter of de klantenbinding vergroten.

Subactie financiële stimuli voor het openbaar vervoer

Op doelgroepen gerichte tariefverminderingen voor de 'trouwe gebruikers', kinderen en 65+'ers kunnen het doelpubliek fideliseren. Aanvullend op de bestaande gunstige tariefmaatregelen die in de toekomst worden verder gezet en in navolging van de "Buzzy-Pazz" voor min 25 jarigen vraagt het Vlaamse Parlement in haar resolutie om verder doelgerichte tariefverminderingen uit te werken die het openbaar vervoergebruik stimuleren.

Omdat het woon-werkverkeer, zeker in de ochtendpiek, een niet onbelangrijk aandeel heeft in de verkeersstroom en als zodanig ook in de congestieproblemen, wordt voorgesteld om goedkope netabonnementen aan te bieden aan (groepen van) werkgevers van bedrijven met meer dan 50 personeelsleden¹²⁴.

Subactie financiële stimuli voor het fietsgebruik

Het al dan niet toekennen van een fietsvergoeding, voor de werknemer fiscaal niet belastbaar, is afhankelijk van de bereidheid hiertoe van de desbetreffende organisatie.

Momenteel zijn er nog heel wat bedrijven die deze vergoeding niet geven.

Voorgesteld wordt deze problematiek op het VESOC (Vlaams Economisch en Sociaal Overlegcomité) te agenderen evenals de mogelijkheid om incentives voor fietsgebruik op te nemen in de CAO's.

Subactie vermindering van de vaarrechten

De kostprijs blijkt in het goederenvervoer bij de verlader de belangrijkste overweging te zijn bij zijn keuze voor een bepaalde modus¹²⁵. Een veel en algemeen gecontesteerd item ten aanzien van het vervoer te water was dan ook de belasting die onder de vorm van scheepvaartrechten of aanloopkosten aan de gebruiker van de waterweg werd opgelegd.

¹²⁴ Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹²⁵ Alternatieve modi voor goederenvervoer, VEV-CIB-enquête enonderzoek, oktober 1999, p.7

Sinds 1 januari 2000 werden bij Besluit van de Vlaamse Regering de scheepvaartrechten op de Vlaamse waterwegen drastisch verminderd. De vermindering bedraagt 90% en de scheepvaartrechten werden vastgesteld op slechts 0,00025 Euro (één centiem BEF) per tonkilometer.

Voorgesteld wordt, om binnen de door de EU vastgestelde marges, de gereduceerde scheepvaartrechten aan te houden en zo mogelijk verder terug te dringen.

37. Bewerkingen van een digitale binnenvaartmarkt

Door het creëren van een virtuele markt wordt niet alleen aan de schipper een extra service leveren met betrekking tot het plannen van vaarten maar wordt tevens de mogelijkheid geboden om te komen tot een verhoging van de beladingsgraad van de schepen.

Door de combinatie van informatica en mobiele communicatie moet het mogelijk zijn rechtstreekse onderhandelingen toe te laten tussen de binnenvaartondernemers en de ladingaanbieders. Een internetapplicatie laat toe dat elke ladingaanbieder zijn ladingaanbod ingeeft evenals de aard van de lading, het traject en de technische specificaties waaraan het schip moet beantwoorden.

De ladingaanbieder kan dan on line een lijst van geschikte schepen, inclusief de voor hem relevante gegevens zien. Een centrale applicatie houdt de gegevens van de schepen bij en doet de matching tussen ladingaanbod en schip. Via een applicatie aan boord van het schip kan de binnenvaartondernemer het ladingaanbod opvragen dat geschikt is voor zijn schip.

Voorgesteld wordt om de bestaande Vlaamse applicatie (BIVAS) uit te breiden naar andere Europese waterwegen en ze aan te passen aan de Europese Standaarden die op dit vlak worden ontwikkeld om op die manier te komen tot een digitale binnenvaartmarkt.

Dit project werd daarom ook in gediend als TEN-prioritair project.

38. Promotie binnenvaart en short sea shipping (SSS)

Het imago van de alternatieve modi beantwoordt niet steeds aan de realiteit. Vaak doen de vervoersalternatieven het beter dan dat niet-gebruikers denken. Het dichten van de kloof tussen perceptie en realiteit is dan ook een belangrijke voorwaarde om te komen tot een groter gebruik van de waterweg. Dit kan door het voeren van een slagvaardig promotiebeleid.

Voorgesteld wordt om de voordelen van de binnenvaart en SSS actief te promoten bij bedrijven en verladers evenals het begeleiden van de betrokken actoren in binnenvaart en Short Sea Shipping om een performant waterwegvervoer tot stand te brengen.

Gezien het internationale, grensoverschrijdende karakter van zowel binnenvaart als SSS is samenwerking met andere Europese promotiebureau noodzakelijk.

39. Vervoersmanagement personenverkeer

Verkeersstromen van voldoende omvang en in tijd duidelijk gepositioneerd lenen zich voortreffelijk om 'gemanaged' te worden. Als zodanig dient vervoersmanagement dan ook gericht te zijn op woon-werkverplaatsingen en woon-schoolverplaatsingen maar ook op verplaatsingen van en naar grote evenementen. Via vervoersmanagement wordt vooral een groter gebruik van de vervoersalternatieven nagestreefd evenals het terugdringen van het autosolisme via carpooling.

Subactie bedrijfsvervoer

De bedoeling van een bedrijfsvervoersplan is om in één of meerdere bedrijven te zoeken naar oplossingen die tot doel hebben om het aantal autokilometers in het woon-werkverkeer (en indien mogelijk ook in het zakelijk verkeer) van het bedrijf of van meerdere te beperken.

In eerste instantie wordt voorgesteld om een stimulerings-, ondersteunings- en coördinatiebeleid te ontwikkelen t.a.v. de bedrijven¹²⁶.

Daarnaast zal worden nagegaan welke de mogelijkheden en beperkingen zijn van verbintenissen tussen de overheid en bedrijven, waarbij ieder van de partijen de haar ter beschikking staande instrumenten op een zinvolle manier inzet. Zo kan bijvoorbeeld de overheid zich engageren om de bereikbaarheid van de bedrijfsite met collectief en openbaar vervoer¹²⁷ en/of de fiets te verbeteren en kan het bedrijfsmanagement zich bijvoorbeeld engageren tot het aanbieden van fietsvergoedingen of woon-werkabonnementen waarvoor zij als derde betaler optreedt evenals het ombuigen van de mentaliteit van haar werknemers ten voordele van het openbaar vervoer. Aansluitend kan op bedrijfsniveau onderzocht worden in welke mate een variabilisering van de arbeidsuren tot de mogelijkheden behoort, evenals het invoeren van telewerken, het stimuleren van carpooling, e.d.m. Voor de effectiviteit is het belangrijk dat deze verbintenissen worden nageleefd en dat hiervoor een juridisch kader wordt voorzien.

Subactie schoolvervoer²⁸

De Vlaamse regering heeft beslist om het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs over te hevelen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. In de toekomst dient dit te evolueren naar netoverschrijdende ophaaldiensten voor leerlingenvervoer.

Voorgesteld wordt om op korte termijn te komen tot het opstarten van één netoverschrijdend pilootproject per entiteit.

Op basis van een evaluatie van deze pilootprojecten en rekening houdend met de inspanningen die reeds werden of worden geleverd in het kader van basismobiliteit en netmanagement zullen aanbevelingen geformuleerd worden met betrekking tot de verdere uitbouw van een efficiënt schoolvervoer.

Subactie evenementenvervoer

Grote evenementen veroorzaken vaak heel wat verkeersproblemen en de inzet van orde-diensten om het verkeer in goede banen te leiden.

Voorgesteld wordt met de organisatoren van grote evenementen en evenementenbureaus een samenwerkingsprotocol af te sluiten om de bereikbaarheid van de locaties met het openbaar vervoer te maximaliseren.

40. Vervoersmanagement goederen

Door een vooruitziende planning en een flexibeler dienstenregeling bij de vervoersbedrijven zelf, kunnen volgens het Vlaamse Parlement, heel wat goederenstromen omgebogen worden naar kust- of binnenvaart, spoorvervoer of intermodaal vervoer. Uit de bedrijven scan's die tot nu toe als pilootprojecten werden uitgevoerd (30-tal) blijkt evenwel dat deze

¹²⁶ In uitvoering van het werkgelegenheidsakkoord 2003-2004. Zie bijv. de beslissing van de Vlaamse regering

¹²⁷ Daarbij rekening houdend met de wettelijke bepalingen inzake netmanagement en aantal potentiële gebruikers onder werknemers en bezoekers.

¹²⁸ Actie vervat in het Jeugdbeleidsplan zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering, mei 2002

bekommernis en bewuste keuze voor alternatieven slechts in beperkte mate leeft bij de bedrijven en vervoerders.

Daarom is het noodzakelijk dat zeker in de beginperiode de overheid zelf initiatieven ontwikkelt om het gebruik van vervoersalternatieven te stimuleren.

Voorgesteld wordt om tezamen met een 100-tal bedrijven na te gaan op welke wijze goederenstromen op een duurzame manier (omgebogen naar meer duurzame vervoersmodi, verhogen beladingsgraad vrachtwagens, ...) kunnen afgehandeld worden zodat win-win situaties ontstaan voor zowel de overheid als het bedrijf in kwestie.

De mogelijkheden hiertoe situeren zich zowel op niveau van de afstemming van de beschikbare lading en de vervoermiddelen, de rittenplanning als de routekeuze.

Op basis van een evaluatie kunnen dan aanbevelingen geformuleerd worden met betrekking tot de verdere uitbouw van de vervoersalternatieven of aanpassingen op bedrijfsniveau.

41. Gebruiksheffingen

Gebruiksheffingen laten toe maatschappelijke kosten te internaliseren, te variabiliseren maar tegelijk ook te differentiëren naar plaats, tijd en kwaliteit. Op die manier werken zij een efficiënt gebruik van de (vracht)wagen in de hand evenals een betere spreiding in de tijd van de verkeers- en vervoersvraag.

De voorwaarden die door het Vlaamse Parlement aan de invoering van gebruiksheffingen gekoppeld worden zijn:

- het bestaan van reële uitwijkmogelijkheden in tijd (voldoende flexibilisering van arbeids- en (toe)leveringsuren);
- vervoersalternatieven met een voldoende hoog kwaliteitsniveau;
- het niet ondermijnen van de concurrentiepositie van bedrijven;
- het gelijktijdig afschaffen of verminderen van de vaste kosten.

Zoniet missen gebruiksheffingen hun verkeersregulerend effect en werken zijn enkel kostenverhogend naar de gebruiker toe zonder dat een gedragsaanpassing mogelijk is.

Subactie gebruiksheffingen voor het goederenvervoer

Het huidige Eurovignetsysteem is een jaarlijkse (vaste) heffing die onafhankelijk is van het daadwerkelijk aantal gereden kilometers. Als zodanig houdt deze heffing geen rekening met de werkelijk veroorzaakte (maatschappelijke) kosten.

Voorgesteld wordt om naar analogie met Duitsland af te stappen van het Eurovignetsysteem en dit te vervangen door een variabel systeem van kilometerheffing.

Het uitwerken van dit systeem van kilometerheffing dient te gebeuren in nauw overleg met de andere gewesten en in Europees verband, dit om concurrentievervalsing te voorkomen.

Subactie gebruiksheffingen voor het personenvervoer

Om ook in het personenverkeer gebruikers op een directe manier te confronteren met de maatschappelijke kosten van hun verplaatsing wordt ook hier voorgesteld om in de toekomst voor het personenverkeer te komen tot een systeem van gebruiksheffingen in eerste instantie op specifieke locaties (cfr. tunnels, bruggen, edm) en vervolgens op het ganse wegennet.

Bij het uitwerken van gebruiksheffingen voor het personenverkeer dient rekening te worden gehouden met tariefmaatregelen die voorgesteld worden in het project 45.

Bijzonder kritisch bij deze maatregelen is ook het vermijden van sociale uitsluiting. Als zodanig is de introductie van deze submaatregel afhankelijk van de vorderingen die worden gemaakt om de vervoersalternatieven kwalitatief uit te bouwen (zie projecten 1, 2, 3 en 4).

7.3.4 Aanvullende projecten op Vlaams niveau

42. Stimuleren van thuiswerken

Vanuit mobiliteitsoogpunt biedt thuiswerk voordelen die verband houden met de vermindering van het aantal woon-werkverplaatsingen. Vooral in grootstedelijke gebieden en belangrijke tewerkstellingspolen kan deze maatregel de verkeerscongestie tijdens de spitsuren beperken. Door de evolutie naar een kennis- en diensteneconomie en het toenemend gebruik van moderne communicatiemiddelen biedt deze maatregelen alsmaar meer perspectieven om op korte termijn de mobiliteitsgroei te beheersen.

Op het moment zegt slechts 11 % van de ondervraagde werknemers formeel de toelating te hebben van zijn werkgever om tijdens de officiële, betaalde werkuren thuis te werken. De ene helft maakt geen gebruik van deze mogelijkheid, terwijl de andere helft meestal enkele uren per dag tot 1 dag per week thuis werkt.

Voorgesteld wordt om het telewerken gedurende enkele uren per dag of 1 dag per week te veralgemenen binnen bepaalde beroepssectoren.

Het streefdoel zal in overleg met de sociale partners bepaald worden.

43. Stimuleren van flexibele werkvormen

Zoals reeds eerder aangetoond houdt een niet onbelangrijk gedeelte van de huidige mobiliteitsproblematiek verband met de sterke concentratie in de tijd van het aantal woon-werkverplaatsen, vooral dan tijdens de ochtendspits. Ten gevolge hiervan ontstaan capaciteitsproblemen niet alleen op de weg maar ook bij het openbaar vervoer. Omdat het volledig faciliteren van piekverplaatsingen vanuit efficiëntie oogpunt niet verdedigbaar is zijn maatregelen noodzakelijk die leiden tot een grotere spreiding van de woon-werkverplaatsingen.

Voorgesteld wordt, om binnen de (groot)stedelijke gebieden te komen tot voldoende tijdsdifferentiatie in het woonwerkpatroon om de pieken in de mobiliteitsvraag af te vlakken¹²⁹.

In overleg met de sociale partners dienen hiervoor de nodige maatregelen te worden uitgewerkt. Momenteel beschikt slechts 1 op 2 van de werkende pendelaars officieel over een

¹²⁹ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

flexibel/glijdend uurrooster. Voor hen die beschikken over een flexibel uurrooster zijn de tijdsvensters dan nog beperkt tot de huidige piekperiodes.

Het merendeel van de beroepsactieven kent een 5-dagen werkweek. 1 op 3 van deze werknemer zegt hetzelfde werk op vier dagen doeltreffend te kunnen verrichten. Daarvan is driekwart ook effectief bereid om over te schakelen op een vierdaagse werkweek¹³⁰.

44. Flexibele logistieke concepten in het goederenvervoer

Volgens de Sectoriële Commissie¹³¹ is een flexibilisering van werktijden en levertijden in het goederenvervoer (transport, overslag, goederenbehandeling) een mogelijke denkpiste om het hoofd te bieden aan de alsmaar toenemende congestie en de hiermee samenhangende problemen voor de transportsector zelf (lagere commerciële snelheid, dalende rentabiliteit, hogere kosten, ...).

Voorgesteld wordt om in nauw met alle stakeholders te zoeken naar flexibele logistieke concepten die de efficiëntie van het goederenvervoer verbeteren.

Uit een bevraging door Febetra¹³² bij de industriële sectoren blijkt dat ook de industrie zich bewust is van deze problematiek maar dat van een pro-actieve benadering vanwege de industrie, globaal gesproken, vooralsnog geen sprake¹³³. Als zodanig kan de overheid hier als katalysator optreden.

7.3.5 Onderzoeksprojecten

X. Distributieverkeer

In veel Vlaamse steden zorgt de bevoorrading van winkels en horecazaken in het centrum voor een dagelijkse stroom van vracht- en bestelwagens die het stadscentrum zwaar belasten (milieu, leefbaarheid, ...) en congestie veroorzaken. In het buitenland werden reeds concepten uitgewerkt om de stedelijke distributie efficiënter te laten verlopen en werden met wisselend succes proefprojecten uitgewerkt.

Voorgesteld wordt om onderzoek uit te voeren naar mogelijke efficiënte oplossingen op vlak van stedelijke distributie die in Vlaanderen toepasbaar zijn.

7.3.6 Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau

45. Restrictief parkeerbeleid

Om het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen te ondersteunen of te komen tot een verantwoord autogebruik is een restrictief parkeerbeleid voor bezoekend verkeer noodzaak.

Voorgesteld wordt dat regulerend wordt opgetreden ten aanzien van zowel het aanbod als de prijs van het parkeren en dit voor het bezoekend verkeer.

¹³⁰ Duurzame mobiliteit in praktijk, Febiac, januari 2002

¹³¹ Flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer, Een aanbeveling van de Sectoriële Commissie Goederenvervoer, SERV en Sectoriële Commissie Goederenvervoer, 15 september 1999

¹³² Flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer. Een aanbeveling van de Sectoriële Commissie Goederenvervoer, SERV en Sectoriële Commissie Goederenvervoer, september 1999, p. 27

¹³³ Flexibilisering van werk- en levertijden in het goederenvervoer, Een aanbeveling van de Sectoriële Commissie Goederenvervoer, SERV en Sectoriële Commissie Goederenvervoer, september 1999, p. 27

Deze maatregel kadert binnen de vraag vanwege het Vlaamse Parlement om te komen tot de realisatie van verkeersluwe steden.

Subactie restrictief parkeerbeleid voor bezoekend verkeer

Het Vlaamse Parlement is hierbij van oordeel dat voor het winkelparkeren de reële kost voor de parkeertijd kan doorgerekend worden. Parkeerfaciliteiten voor het woon-werkverkeer verdienen volgens het Vlaamse Parlement de laagste prioriteit.

Naarmate er voldoende ruim aanbod aan openbaar vervoer is, kan woon-werkverkeer zelfs in toenemende mate uit de kernen geweerd worden. Voorwaarde hierbij is wel een brede waaier aan parkeer- en rij-voorzieningen buiten de centra en rond de knooppunten van openbaar vervoer gecreëerd worden met vlotte verbindingen via openbaar vervoer of fiets naar de centra (zie project 9).

Subactie faciliteren van bewonersparkeren

De restrictie inzake parkeren is zeker niet van toepassing op het bewonersparkeren, Integendeel, het Vlaamse Parlement vraagt zelfs dat het woonparkeren de voorrang zou krijgen in de steden en centra. Dat betekent niet dat elke woning over een eigen garage moet beschikken of dat iedereen per definitie moet kunnen parkeren vlak voor de eigen deur. Het betekent wel dat iedere centrumbewoner recht heeft op een kostenloze en veilige parkeerplaats vlak bij de eigen woning¹³⁴.

7.3.7 Aanvullende projecten op federaal niveau

46. Internaliseren van milieukosten

De milieukosten van transport zijn niet gering te noemen (gezondheidsrisico's, aantasting van gebouwen, van de natuur, enz.). Het mobiliteitsbeleid heeft daarom nood aan een omkaderend fiscaal beleid dat zowel de burger als de bedrijven aanzet om te komen tot een gedragsveranderingen te komen. Dit kan door een beleid te voeren dat aanstuurt op een zo efficiënt en correct mogelijke doorrekening van deze kosten aan de gebruikers van infrastructuur en andere vervoerssystemen. Dit betekent dat het beleid dient ontwikkeld te worden binnen het bredere kader van de variabelisering van de kosten.

Voorgesteld wordt om in overleg met de ons omliggende landen en andere gewesten via de accijnzen op de brandstoffen vooral de milieukosten te internaliseren.

47. Fiscale ondersteuning gebruik vervoersalternatieven

Aan de federale overheid wordt, gevraagd om fiscale ondersteuning van het gebruik van vervoersalternatieven verder te onderzoeken¹³⁵.

In het bijzonder wordt hierbij gevraagd om te onderzoeken¹³⁶:

¹³⁴ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹³⁵ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹³⁶ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

- of en op welke wijze de tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het openbaar vervoer volledig vrijgesteld kan worden van belasting, indien die tegemoetkoming hoger ligt dan wat is wettelijk verplicht;
- op welke wijze het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer fiscaal interessant kan worden gemaakt voor de gebruikers (bijvoorbeeld door de uitgaven voor vervoersabonnementen volledig fiscaal aftrekbaar te maken);
- aanvullend wordt onderzocht om het ter beschikkingstellen van bedrijfsfietsen, fietskledij, fietsaccessoires, edm. niet langer te belasten als een voordeel in natura voor de werknemer of de koop/huur/leasing ervan in aanmerking te nemen als aftrekbare bedrijfskosten voor de werkgever;
- op welke wijze fiscale voordelen kunnen geboden aan bedrijven die erin slagen het aantal autokilometers in hun woon-werkverkeer in aanzienlijke mate te beperken;
- om tezamen met de sociale partners fiscale stimuli uit te werken voor werkgevers die hun voertuigenpark (tweewielers en vierwielers) aanpassen aan de professionele behoeften van hun werknemers die tijdens de werkdag vanuit het bedrijf vertrekken.

7.3.8 Aanvullende initiatieven op Europees niveau

Voorstel voor een richtlijn van de Raad houdende wijziging van Richtlijn 92/81/EEG en Richtlijn 92/82/EEG tot vaststelling van een bijzondere belastingregeling voor als motorbrandstof voor commerciële doeleinden gebruikte gasolie en tot geleidelijke onderlinge aanpassing van de accijnzen op benzine en op gasolie

Op 24 juli diende de Commissie een voorstel voor een richtlijn in ter harmonisering van de taksen die in de lidstaten worden geheven op commerciële diesel en ter egalisering van de taksen die geheven worden op niet – commerciële diesel en ongelode benzine voor particulier gebruik. Hoofddoelstelling van dit richtlijnvoorstel is de creatie van een aparte takscategorie voor commerciële diesel om distorties van de interne markt tegen te gaan. Daarnaast moet deze richtlijn leiden tot positieve milieueffecten: de gelijkschakeling van de taksen tussen ongelode benzine en niet – commerciële diesel moet de particuliere aanschaf van dieselwagens ontmoedigen in het voordeel van de milieuvriendelijkere benzine-wagen.

Mededeling van de Commissie aan de raad en het Europees Parlement: Belasting op personenauto's in de Europese Unie – opties voor maatregelen op nationaal niveau en op het niveau van de Gemeenschap

In de EU bestaan momenteel 15 verschillende stelsels voor de belasting van motorvoertuigen, wat resulteert in fiscale belemmeringen, concurrentievervalsing en inefficiëntie.

De Europese Raad van Göteborg van juni 2001 heeft bevestigd dat het bestrijden van de klimaatverandering een belangrijke prioriteit is van het door de Europese Unie gevoerde beleid van duurzame ontwikkeling. In maart 2002 heeft de Raad het Protocol van Kyoto namens de Europese Gemeenschap geratificeerd. Hieruit blijkt de noodzaak van een snelle en succesvolle tenuitvoerlegging van de communautaire strategie ter beperking van de CO₂ -uitstoot door personenauto's en ter verbetering van het brandstofrendement. Het gebruik van fiscale maatregelen is een van de pijlers van deze strategie.

Deze mededeling heeft als doel de goede werking van de interne markt veilig te stellen en tegelijkertijd de realisatie van de milieudoelstelling van de Gemeenschap te bevorderen via:

- De modernisering en vereenvoudiging van de bestaande stelsels voor de belasting van motorvoertuigen, en de opnemng van nieuwe parameters in de heffingsgrondslagen van de belasting van personenauto's, teneinde deze geheel of ten dele aan de CO₂-uitstoot te relateren;
- de onderlinge aanpassing van de stelsels voor de belasting van personenauto's en de opheffing van de fiscale belemmeringen en verstoringen van het vrije verkeer van personenauto's in de interne markt.

7.3.9 Maatschappelijk draagvlak

Mobiliteit mag de Vlaming niet meer kosten. Mobiliteit is een basisrecht, klinkt het. Slechts 1 op 3 Vlamingen ziet heil in het duurder maken van mobiliteit. Respondenten betwijfelen dan ook dat prijsmaatregelen de mobiliteit zullen doen dalen. Hierbij wordt verwezen naar de prijsstijgingen van bv. tabak die ook weinig effect hebben gehad. De prijsdaling voor het gebruik van het openbaar vervoer zou er misschien eerder ertoe leiden dat we ons op een verantwoorde manier zullen verplaatsen. En als we dan toch de kosten van mobiliteit willen doorrekenen, zou dit evenredig het gebruik moeten. "De vervuiler betaalt" is een veel gehuldigd principe. Vooral hoger opgeleiden zijn het verrekenen van de reële kosten van mobiliteit in grotere mate gunstig genegen (60-40).

Ook de SERV¹³⁷ stelt dat de invoering van prijsinstrumenten niet mag gebeuren omwille van financieringsdoeleinden. Anders dreigt de hoogte van eventuele heffingen of de wijziging aan bestaande heffingen vooral bepaald te worden door de financieringsbehoeften van een investeringsprogramma. De inzet van prijsinstrumenten moet uitsluitend afgestemd worden op het reguleren van de vraag naar vervoer. Het positief effect op de congestie moet voorop staan. Selectiviteit naar tijd en plaats is dan ook een essentiële vereiste. Aanvullende voorwaarden vanuit de SERV zijn het aanwezig zijn van degelijke alternatieven en de inschakeling in het Europese beleid.

Niet alleen de noodwendigheid maar ook het gemak waarmee we ons vandaag kunnen verplaatsen, leidt tot steeds meer en langere verplaatsingen die paradoxaal genoeg het verplaatsingscomfort steeds meer beknotten en de betrouwbaarheid en de veiligheid van het vervoerssysteem voor haar gebruikers doet afnemen. Toch roept de idee dat we ons in de toekomst eerder minder dan meer zouden moeten verplaatsen zowel argumenten pro als contra op. Voor veel respondenten (1 op 3) is het verminderen van verplaatsingen niet evident is, omdat de vele en verre verplaatsingen deel uitmaken van onze hedendaagse samenleving. Uitspraken als 'we kunnen de klok niet achteruitdraaien' of 'niet terug naar de middeleeuwen' ondersteunen deze zienswijze. Ook vinden zij dat economische welvaart nu eenmaal snelheid en mobiliteit impliceert en dat trager leven saai zou zijn. Veel Vlamingen zijn dan ook van mening dat de snelheid van het leven tot de individuele vrijheid behoort en gelaten moet worden. 'De overheid moet zich hiermee "niet moeien", "iedereen gaat en staat waar hij wil" en "iedereen doet wat hij wil" zijn uitspraken die als tegenargumenten aangebracht worden.

Respondenten die wel geloven in minder (verre) verplaatsingen (2 op 3) zien ondermeer een oplossing voor de veelvuldige en verre verplaatsingen door de concentratie van functie in de (groot)steden. Ze pleiten ervoor het verhuizen naar de stad financieel aantrekkelijker te maken. Het wonen en werken in de stad laat toe de bestaande verstedelijkte gebieden beter te benutten en is volgens de voorstanders een milieuvriendelijkere manier van leven. Maar niet iedereen is eens met de stelling dat we moeten gaan wonen waar we

¹³⁷ Sociaal Economische Raad van Vlaanderen, Aanbevelingen over Mobiliteit, april 1997

werken. Tegenstanders tegen een concentratie van werkactiviteiten in de steden (1 op 3) pleiten voor een geografische decentralisatie van arbeid. Industrie en wonen gaan nu eenmaal niet samen, zo klinkt het. Door al het werk te concentreren in de stedelijke centra zouden deze dichtslibben en worden de steden meer en meer onleefbaar. Concentratie zien zij slechts als een korte termijnoplossing. De juiste balans tussen stad en platteland moeten worden gevonden en de keuze om zich ergens te vestigen moet overgelaten worden aan mensen zelf. Niemand mag gedwongen worden te gaan wonen waar hij/zij werkt. De tegenstanders van de stelling dat we 'weer moeten gaan wonen waar we werken' zijn van oordeel dat men beter werkt waar men woont. Ons minder ver verplaatsen kan volgens deze respondenten door bedrijven en administraties te decentraliseren naar regionale industriezones of kernen (dichter bij huis werken) en de ruimtelijke afstemming van diensten, woon en werkfuncties: bv. door kinderen naar de dichtstbijzijnde school te laten gaan.

In zijn meest extreme vorm wordt werken waar men woont natuurlijk thuiswerken. Ongeveer 3 op 4 respondenten is van mening dat regelmatig thuiswerken een remedie kan zijn om het aantal verplaatsingen te beperken. Specifiek op dit thema gericht onderzoek¹³⁸ toont zelfs aan dat zowat de helft van de ondervraagden er een persoonlijk belang in ziet om aan telewerken/thuiswerken te doen. Vooral tijdwinst en het vermijden van files worden als belangrijkste voordelen aangehaald. Wel roept thuiswerken in beide onderzoeken vragen op bij de respondenten die vooral betrekking hebben op het onderhouden en de rol van sociale contacten met de collega's. Anderen stellen echter dat satellietkantoren hiervoor een oplossing kunnen bieden. Overtuigde voorstanders van thuiswerk wijzen er op dat er perfect thuis gewerkt kan worden met de huidige technische middelen zoals e-mail- en GSM. De meest fervente voorstanders van thuiswerk vinden zelfs dat thuiswerken de norm moet worden, zeker voor bepaalde beroeps categorieën. Voorts duiken bij het veelvuldig thuiswerken bijkomende problemen op. Zo is er 'het controleprobleem' waarbij het werk van de werknemer niet gecontroleerd kan worden door de werkgever; ook treedt er 'bluring' op (d.i. het vervagen van de grens tussen vrije tijd en werk met soms stress tot gevolg).

Drastisch ingrijpen in de timing van het vervoer (verschuiving naar avond en nacht) wordt minder enthousiast ontvangen. Het spook van de globaliserende 24-uur economie schrikt velen af. Tegenstanders wijzen op de ongelijkheden die kunnen ontstaan. Het zullen vooral lagere sociaal-economische groepen zijn die 's nachts moeten werken. Anderzijds wordt gevreesd voor geluidsoverlast en toenemende drukte, tenzij het vervoer bijvoorbeeld enkel op snel- en gewestwegen wordt toegelaten. Voorstanders wijzen op de betere benutting van de bestaande infrastructuur die zo wordt bekomen en de daling van de drukte voor het verkeer overdag.

Over het flexibiliseren van de werktijden¹³⁹ (om verkeersproblemen te vermijden) geeft een kwart van de mensen met klokvast werkuren (5 op 10 werknemers) te kennen dat zij vroeger of later zouden willen aankomen. Om de traditionele vijfdaagse werkweek te vervangen door één van vier (langere) werkdagen zegt 1 op 3 dat dit volgens hen kan zonder de doeltreffendheid van het werk hierdoor in het gedrang te brengen. Daarvan zegt driekwart ook effectief bereid te zijn om over te schakelen op een vierdaagse werkweek.

¹³⁸ Duurzame Mobiliteit in de praktijk, Febiac, januari 2002 p. 11

¹³⁹ Duurzame Mobiliteit in de praktijk, Febiac, januari 2002 p. 13

7.4 Maatregelenpakket 4: Verhogen handelingsbekwaamheid en bekomen van een mentaliteitswijziging

7.4.1 Toelichting:

Het Vlaams Parlement vraagt dat bij het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid vooral aandacht wordt besteed aan de mentaliteit van de weggebruikers. De meeste ongevallen met dodelijke afloop zijn, aldus het Vlaamse Parlement, te wijten aan een onaangepast rijgedrag van de automobilist, hetgeen op zijn beurt kan worden toegeschreven aan een heersende mentaliteit bij sommige weggebruikers. Snelheidsovertredingen van autobestuurders, overlading van vrachtwagens, rijden onder invloed van alcohol of medicijnen, agressief rijgedrag zijn dan ook slechts enkele voorbeelden van gevaarpotentiëlen die door een wijziging van het individueel gedrag zouden kunnen verkleind worden. Om de vereiste mentaliteitswijziging tot stand te brengen vraagt het Vlaamse Parlement dat op korte termijn de aandacht wordt toegespitst op de mentaliteit van de huidige weggebruikers, op langere termijn gaat het om de mentaliteit van de toekomstige weggebruikers.

Om tot een veilig (maar ook milieuvriendelijk rijgedrag) te komen dient ook de handelingsbekwaamheid van de weggebruikers te verbeteren. Dit kan door:

- het verbeteren van de verkeersopleiding voor nieuwe weggebruikers (gedragsopbouw);
- het vermijden van problemen inzake individueel rijgedrag bij de huidige weggebruikers (gedragstoepassing);
- het opsporen van problemen inzake individueel rijgedrag bij de huidige weggebruikers (gedragsverandering);
- het (therapeutisch) behandelen van gedragsproblemen met betrekking tot rijgedrag (gedragsverandering).

7.4.2 Nagestreefde effecten:

Een veilig weggebruiker is niet alleen een geschoold iemand (theoretisch en motorische rijbekwaamheid) maar gedraagt zich op een verantwoorde wijze tegenover andere verkeersdeelnemers (staat hun mobiliteit niet in de weg en brengt hen geen schade toe) en is zich bewust van zijn eigen beperkingen.

- **verhoogde rijvaardigheden bij weggebruikers**

Het streefdoel is hier inzake verkeersveiligheid te komen tot een betere rijvaardigheid uit zich in een verminderde ongevalsrisico vooral bij beginnende chauffeurs. Dit geldt zowel voor de voetgangers (hoogste ongevalsbetrokkenheid rond 6 jaar), voor de fietser (rond 14 jaar), voor de bromfietser (rond 17 jaar) als voor de autobestuurder (rond 20 jaar) en motorrijders.

- **betere naleving van de verkeersreglementering**

gereden snelheid V85 ligt in de buurt van wettelijke opgelegde snelheidsregimes

- **daling van gedragsproblemen bij weggebruikers**

Daling van het aantal verkeersovertredingen met betrekking tot overdreven rijnsnelheid, alcohol gebruik, druggebruik in het verkeer en verkeersagressie.

Voor wat de milieuproblematiek betreft toont een studie¹⁴⁰ aan dat het brandstofverbruik en de emissies sterk veranderen met de rijstijl van de autobestuurder. Vooral het toerental, de gemiddelde ritdynamiek en de rijnsnelheid zijn hierbij belangrijk evenals een beperking van het gebruik van accessoires (bagagerek, airco, ...).

- **milieuvriendelijke rijstijl**

Het streefdoel inzake milieu is te komen tot een milieuvriendelijk rijgedrag dat zich uit in een verminderde emissie van de voertuigen (ecodrive).

7.4.3 Strategische projecten mobiliteitsbeleid

48. Oprichting van provinciale verkeerseducatieve parken

Telkens een weggebruiker een nieuw vervoermiddel leert gebruiken is de ongevalbetrokkenheid groot. Daarom is het wenselijk naast de meer theoretisch gerichte opleidingen ook aandacht te hebben voor het verklaren en inoefenen van informatieverwerkende processen tijdens een verplaatsing (ongeacht het vervoermiddel). De bedoeling is te komen tot een verhoogde aandacht voor de directe sociale omgeving. Het aanleren van dergelijke vaardigheden kan met behulp van rijsimulaties bekomen worden.

Maar ook het plaats bieden aan opleidings- en bij/herscholingscursussen, gericht op een veilig en milieuvriendelijk rijgedrag, behoort tot de taken van de provinciale verkeerseducatieve parken. Ook hier laten simulatoren toe om bepaalde typische gevaarsituaties en mogelijke reacties te analyseren en in te oefenen (bijvoorbeeld voor vrachtwagenchauffeurs).

Voorgesteld wordt om in elke provincie een verkeerseducatief park op te richten waar het het aanleren van vaardigheden via bijscholings- en rijvaardigheidscurssusen centraal staat.

Aanvullend op hoger vermelde taken kunnen deze verkeerseducatieve parken ook een forum- en platformfunctie, een voorlichtingsfunctie of instaan voor de organisatie van theoretische opleidingen (voor leraren, bedrijfsleven, opfriscursussen voor bejaarden, enz.).

49. Sensibilisatiecampagnes veilig rijgedrag

Sensibilisatie en communicatie zijn belangrijke instrumenten in de strijd tegen de verkeersonveiligheid¹⁴¹. Wat het gedrag van de weggebruikers betreft stelt men een zeer negatieve houding vast t.o.v. het rijden onder invloed en een gematigde gevoeligheid ten opzichte van de gordeldracht terwijl de attitude van de weggebruikers ten aanzien van rijnsnelheid doorgaans wordt gekenmerkt door een positieve houding ten opzichte van snel rijden.

Voorgesteld wordt dan ook om het informatie- en communicatiebeleid inzake mobiliteit de komende vijf jaar, in orde van belangrijkheid, vooral te richten op de problematiek van overdreven rijnsnelheid, het dragen van de autogordel, het druggebruik en het rijden onder invloed.

Dit betekent wel dat dringend werk moet worden gemaakt van een consequente sensibiliseringstrategie om de opvatting tegen te gaan dat snel rijden sociaal aanvaardbaar is. Ook

¹⁴⁰ Invloed van het rijgedrag op de verkeersemissies: kwantificatie en maatregelen, concept eindverslag, VUB-etic en TNO-wt i.o.v. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, afdeling Algemeen milieu- en natuurbeleid

¹⁴¹ De Ministerraad van 18 mei 2001 besliste de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, bestaande uit een Stuurgroep en een Begeleidingscomité op te richten.

de acties gericht op een verhoogde gordeldracht zullen meer omvang moeten krijgen. Als gevolg van het sterk stijgend gebruik van zogenaamde 'soft' drugs onder jongeren vraagt ook deze problematiek om verhoogde aandacht. Sensibilisatieacties voor het rijden onder invloed kunnen beperkt worden tot een meer algemene sensibilisatie.

50. Handhaving via automatische systemen

Onaangepaste en/of overdreven snelheid is één van de belangrijkste oorzaken van de verkeersonveiligheid. Te snel rijden verhoogt niet alleen het risico op een ongeval (smaller waarnemingsveld, langere remafstand, ...) maar verhoogt eveneens het risico op een ernstig of dodelijk ongeval (hogere botsnelheid).+ rood licht en aswegers

Subactie uitrusting kruispunten met camera's

Omdat sensibiliseringscampagnes op zich onvoldoende effectief zijn om op korte termijn te komen tot een naleving van de vigerende snelheidslimieten wordt voorgesteld om via onbemande camera's de snelheidscontroles op te voeren.

Begin 2003 zijn er een 130-tal kruispunten ingericht en uitgerust voor het opstellen onbemande camera's¹⁴². De bedoeling is tegen einde 2004 te komen tot 350 kruispunten die met deze camera's zijn uitgerust. op een totaal van 1.700 met verkeerslichten geregelde kruispunten. Naast de vaste camera's dienen ook mobiele camera's bij te dragen tot een verhoogde pakkans.

De effectiviteit van deze inspanningen is evenwel afhankelijk van de mate waarin er door de verschillende parketten gevolg zal worden gegeven aan eventuele overtredingen.

Subactie aanleg van aswegers

Om de omvang en frequentie van de onderhoudsinspanningen te beperken maar ook om de verkeersveiligheid te verbeteren werd een decreet opgesteld betreffende het voorkomen van de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding¹⁴³.

Wanneer de uitvoeringsbesluiten van dit decreet gepubliceerd zijn in het Belgisch Staatsblad zullen Vlaamse wegeninspecteur beschikbaar zijn om deze controle taken uit te voeren.

Voorgesteld wordt om op de Vlaamse wegen gewichtsoverschrijdingen bij voertuigen te beteugelen teneinde de spoorvorming te bestrijden maar ook te komen tot een veiliger vrachtvervoer over de weg.

Om de controle inspanningen te vergemakkelijken worden daarom langsheen het hoofdwegennet specifieke locaties (parkings, ...) uitgerust met automatische aswegers. Momenteel zijn er 36 aswegers, verspreid over het Vlaamse wegennet operationeel. Een uitbreiding met 12 aswegers is momenteel in onderzoek.

51. Behandeling van rijgedragsproblemen

Uit ervaring blijkt dat storend rijgedrag slechts één facet is van het afwijkend gedrag dat het individu vertoont en waar enkel ten gronde een oplossing kan voor gevonden worden via een therapeutische begeleiding. De wettelijke basis waarbij recidivisten van zware verkeersovertredingen verplicht worden een psychologisch onderzoek te ondergaan om opnieuw hun rijbewijs te verkrijgen bestaat reeds. De rechter beslist hierover en de wet ac-

¹⁴² Vraag om uitleg van de heer Johan Malcorps tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de aanslepende inactiviteit van onbemande camera's in de regio Antwerpen, Commissie Mobiliteit, Vlaams Parlement, 21-01-2003

¹⁴³ Belgisch Staatsblad 31.12.1998

crediteert de VDAB voor Vlaanderen om een 'screening' van de betrokken personen te doen. Een positief resultaat is wettelijk vereist voor het opnieuw verkrijgen van het rijbewijs (art. 73 KB. betreffende het rijbewijs). Gemiddeld nemen op jaarbasis een 300 à 350 mensen deel aan een dergelijke test (topje van de ijsberg). Voor diegene die evenwel niet slagen in de test bestaat geen verdere opvang. Vaak wordt vastgesteld dat zij zonder rijbewijs blijven verder rijden.

Voorgesteld wordt om in samenwerking met de VDAB een pilootproject op te starten dat voorziet in de begeleiding/behandeling via verkeerstherapie van mensen van wie het rijbewijs werd ingetrokken.

Hierbij gaat hier in eerste instantie om mensen van wie het rijbewijs werd ingetrokken en niet opnieuw slaagden in de test om dit rijbewijs terug te krijgen. Op basis van een evaluatie van dit pilootproject kunnen dan verdere stappen gezet worden om te komen tot een systematische behandeling van rijgedragproblemen.

52. Stimuleren van een veiligheidscultuur bij bedrijven

Verkeersongevallen veroorzaken niet alleen veel maatschappelijke kosten (directe en indirecte). Ook voor het bedrijfsleven betekenen zij een verlies aan kapitaal, arbeidsuren, e.d.m. De bekommernis voor een grotere verkeersveiligheid neemt dan ook toe. Zo maken sommige bedrijven nu al werk van de introductie van een veiligheidscultuur binnen hun bedrijf. Belangrijk is echter dat deze acties niet beperkt blijven tot een aantal koplopers maar veralgemeend worden binnen de sector.

Voorgesteld wordt om in samenwerking met de transportsector een actieprogramma uit te werken om de veiligheidscultuur bij bedrijven algemeen ingang te doen vinden.

53. Informatieverschaffing milieuvriendelijk rijgedrag

Rijstijl en rijgewoonten zijn bepalend voor zowel het energieverbruik als het emissieniveau. Zo verbruikt een sportieve rijstijl op landelijke en stedelijke wegen 20 tot 40 % meer dan een gewone rijstijl. Een koude motor verbruikt bijna 2 maal zoveel brandstof als een warmgedraaide motor. Maar ook halfgeopende zijruiten verhogen gemiddeld het brandstofverbruik met 5 %, skiboxen op het dak gemiddeld met 10 %, fietsendragers op het dak met 20 tot 30 % en airconditioning tot 25 %. Ook de motor stationair laten draaien betekent brandstofverspilling¹⁴⁴.

Voorgesteld wordt om in samenwerking met de milieuadministratie gerichte sensibiliseringscampagnes op te zetten om bestuurders de principes van een milieuvriendelijk rijgedrag op een eenvoudige manier aan te leren.

7.4.4 Aanvullende projecten op Vlaams niveau

54. Verkeersopvoeding in het secundair onderwijs

De levenshouding of attitude om veilig aan het verkeer deel te nemen, vereist een sociale ingesteldheid, die binnen het reguliere onderwijs een eigen plaats kan innemen naast het bijbrengen en het opfrissen van verkeerskennis. Op 9 januari 2002 keurde het Vlaamse Parlement de vervolgdecreten in verband met de eindtermen en de ontwikkelingsdoelen goed voor de tweede en de derde graad van het secundair onderwijs.

¹⁴⁴ A. Bollen en P. Van Humbeeck, Klimaat en klimaatbeleid, een leidraad, SERV, p. 67-68

Met betrekking tot het verhogen van de handelingsbekwaamheid is het belangrijk dat scholen vooral aandacht besteden aan volgende topics:

- verkeer als onderdeel van een ruimere visie op mobiliteit,
- sociale gedragsaspecten binnen het verkeer (rekening houden met alle verkeersdeelnemers, hoffelijk verkeersgedrag,)
- risicoperceptie, vooral het aanscherpen van verantwoordelijkheidzin.

Voorgesteld wordt naast de juridisch basiskennis en inzichten in de verkeerswetgeving zowel in het lager als het secundair onderwijs voldoende aandacht te besteden aan de zinvolheid van veilige attitudes en houdingen.

Voor het concreet inoefenen van deze vaardigheden kan door gebruik te maken van verkeerssimulatoren (zie project 48).

7.4.5 Onderzoeksprojecten

XI. Longitudinaal onderzoek verkeersgedrag

Vaak ontbreken de wetenschappelijke inzichten over de mechanismen en drijfveren die aan de basis liggen van het menselijk gedrag. Zo bestaan er weinig gegevens over de motivationele elementen die betrekking hebben op voertuigkeuze en -gebruik en is het bijvoorbeeld moeilijk om een eenduidig profiel te schetsen van bestuurders die zich regelmatig schuldig maken aan verkeersovertredingen. Toch levert iedere kennis winst over menselijk gedrag een bijdrage tot het beter begrijpen van menselijk gedrag, de verklaring van dit gedrag en reduceert bijgevolg de onzekerheid met betrekking tot de gedragsbeïnvloedende maatregelen.

Voorgesteld wordt om naar analogie met het steunpunt verkeersveiligheid een steunpunt verkeersgedrag op te richten dat in de toekomst de nodige beleidsinzichten aanreikt inzake menselijk gedrag in relatie tot mobiliteit.

XII. Onderzoek naar maatregelen om vermoeidheid tegen te gaan

In toenemende mate wordt onderkend dat vermoeidheid zowel in het vrachtvervoer als in het personenverkeer een relevante factor is bij het ontstaan van ongevallen. Hierbij gaat het niet alleen om het aantal uren dat bestuurders effectief achter het stuur zitten maar ook om het totaal aantal uren dat men reeds actief was. Ook leeftijds- en leefstijlaspecten kunnen een rol spelen.

Voorgesteld wordt om onderzoek uit te voeren naar maatregelen en effecten ter preventie van vermoeidheid.

XIII. Onderzoek naar maatregelen om agressie in het verkeer tegen te gaan

Weggebruikers worden in toenemende mate geconfronteerd met rijgedrag dat zij als agressief ervaren. Dit leidt niet alleen tot ongevallen, ergernis en zelfs files (bijvoorbeeld bij het niet toepassen van ritsen).

Voorgesteld wordt onderzoek uit te voeren naar kansrijke maatregelen om verkeersagressie tegen te gaan.

7.4.6 Aanvullende initiatieven op gemeentelijk niveau

55. Aanleg leerpaden voor jonge fietsers en voetgangers

Verkeerseducatieve routes zijn uitgestippelde routes langsheen voor kinderen leerrijke, en relevante verkeerssituaties (zowel als voetgangers en fietsers). De route liggen dan ook bij voorkeur in de nabije schoolomgeving en lopen langsheen voor kinderen en jongeren herkenbare en veel gebruikte plaatsen in de gemeente. Zo leren kinderen/jongeren hoe zij deze plaatsen veilig (met de fiets) kunnen bereiken. Leerroutes worden als zodanig bewegwijzerd of gemarkeerd.

Van de gemeenten wordt verwacht dat zij voorzien in de aanleg van dergelijke leerpaden als onderdeel van een lokaal fietsroutenetwerk en voetgangersnetwerk.

7.4.7 Aanvullende projecten op federaal niveau

56. Aanpassing van de rijopleiding (B)

De nieuwe verkeerswet die door de Kamer werd goedgekeurd op 18 december 2002 bepaalt dat de rijopleiding wordt uitgebreid met een cursus defensief rijden. Hierbij zouden bij voorkeur ook de principes van een milieuvriendelijk (economisch) rijgedrag moeten ingebracht worden.

Naast de rijstijl speelt ook rijvaardigheid een belangrijke rol in de onveiligheidsproblematiek. Dit pleit voor een stapsgewijze invoering van het rijbewijs voor nieuwe autobestuurders. Ervaring in Zweden leert dat een geleidelijke en stapsgewijze instap een daling van het aantal ongevallen met bijna 40 % mogelijk maakt. In haar verslag aan het Bestuurscomité pleit het Begeleidingscomité¹⁴⁵ van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid voor een hervorming van de rijopleiding (B).

Aan de federale overheid wordt dan ook gevraagd om conform de aanbevelingen van de Staten-Generaal werk te maken van een hervorming van de rijopleiding (B).

57. Invoeren van rijgeschiktheidstest voor de rijbewijzen C, D en E

Momenteel worden kandidaten vrachtwagenchauffeur die via de VDAB een beroepsopleiding volgen gescreend op hun persoonlijke attitudes ten aanzien van het verkeer en dit met het oog op het vermijden naar de toekomst van gedragsproblemen. Zo wordt het mogelijk om bepaalde kandidaten te weigeren voor een opleiding of om bepaalde tekorten weg te werken door er tijdens de rijopleiding extra aandacht aan te besteden.

Aan de federale overheid wordt voorgesteld om deze attitude screening systematisch toe te passen en als voorwaarde te stellen bij het behalen van het rijbewijs C, D en E

Bij vaststellen van eventuele gedragsproblemen dient dan onderzocht te worden in welke mate via aangepaste opleiding of verkeerspsychologische begeleiding deze problemen alsnog kunnen weggewerkt worden. Zoniet is het niet wenselijk het betrokken rijbewijs af te leveren.

¹⁴⁵ De Ministerraad van 18 mei 2001 besliste de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, bestaande uit een Stuurgroep en een Begeleidingscomité op te richten.

58. Effectief handhavingsbeleid

De drie belangrijkste oorzaken van de verkeersonveiligheid zijn overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs en de gordeldracht¹⁴⁶. In het verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité wordt dan ook vooral aandacht gevraagd voor deze problematiek tezamen met deze die verband houden met het negeren van rij en rusttijden.

Subactie verscherpte controles

Wat het luik vaststellingen betreft, beveelt het Begeleidingscomité¹⁴⁷ aan massaal camera's te installeren die de snelheid controleren (zie project 50) maar ook de controles door de politiediensten te intensifiëren. Ook ten aanzien van de andere aspecten (rijden onder invloed,) wordt voorgesteld om zowel de objectieve als de subjectieve kans op verbalisatie te verhogen.

Aan de federale overheid wordt gevraagd gevolg te geven aan de aanbevelingen gedaan door de Staten-Generaal voor de verkeersveiligheid met betrekking tot het uitvoeren van controles.

Om de werkoverlast bij de parketten (en bijgevolg seponering) te vermijden dient werk gemaakt te worden van de administratieve afhandeling van sommige verkeersovertredingen.

Subactie verhoging boetes en bestraffing

Een effectieve doorwerking van sancties is nodig om te komen tot een gedragsaanpassing. Een mogelijkheid om bijvoorbeeld bij recidivisme over te gaan tot hogere boetes of straffen is dan ook wenselijk. Ook het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid beveelt verscherpte sancties aan teneinde het gedrag van de bestuurders te wijzigen. Een wetsvoorstel dat aanstuurt op een verhoging van de boetes werd recent goedgekeurd.

Aanvullend zal het belangrijk zijn om de rechters bewust te maken van het belang van strengere sancties zoals het intrekken van het rijbewijs of vervallen verklaring van het recht tot sturen en de oplegging of verbeurdverklaring van het voertuig bij bijzonder ernstige overtredingen (vluchtmisdrijf, niet verzekerde wagen, rijden zonder rijbewijs, recidivisme, enz.).

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij, conform de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werk te maken van een effectief sanctioneeringsbeleid inzake verkeersovertredingen.

Subactie alternatieve handhavingsmethoden

Studies in het buitenland, vooral m.b.t. het rijden onder invloed, tonen aan dat het aantal recidivisten bij alternatieve straffen lager ligt (5 à 30 %) dan bij de traditionele straffen. Volgens deze studies hebben vooral de personen die de opleiding volgden immers een betere risicoperceptie, leven zij de regels beter na en hebben zij meer verantwoordelijkheidsgevoel. Dit pleit voor een verhoogd implementeren van alternatieve straffen (gemeenschapsdienst, sensibilisatiecursussen, behandeling, enz.) voor daders van verkeersovertredingen.

¹⁴⁶ Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité, Besluit, januari 2002.

¹⁴⁷ Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité, januari 2002

Het Begeleidingscomité¹⁴⁸ geeft de aanbeveling de alternatieve straffen te verstrengen voor recidivisten. Hierbij wordt de aanbeveling gegeven om alternatieve straffen te veralgemenen voor de verschillende gerechtelijke arrondissementen, en dat de kosten van de opleiding ten laste zouden vallen van de overtreders. Het Begeleidingscomité beveelt ook aan de rechters in staat te stellen om alternatieve straffen op te leggen, onafhankelijk van het feit of er andere straffen worden uitgesproken. Tot slot wordt voorgesteld toe te zien op de naleving van het kwaliteits- en doeltreffendheids criterium van alternatieve straffen. Het uitspreken van dergelijke straffen behoort tot de bevoegdheden van de verschillende rechtbanken.

Van de federale overheid wordt verwacht dat zij gevolg zal geven aan de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid met betrekking tot een verruimde toepassing van alternatieve straffen en het verhogen van de effectiviteit ervan.

Aanvullend kan ook gezocht worden naar positieve incentives om te komen tot een veilig rijgedrag.

59. Medeverantwoordelijkheid¹⁴⁹

Overdreven snelheid bij vrachtwagenbestuurders en het niet respecteren van rij- en rusttijden wordt vaak als oorzaak aangehaald van ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Toch kan de vervoerder hierbij niet uitsluitend met de vinger gewezen worden. Het gevoel van straffeloosheid van bepaalde opdrachtgevers maakt dat een kleine meerderheid onder hen wil besparen op de tijd en/of de transportprijs, daar waar de twee noodzakelijk zijn om de wettelijke voorschriften na te komen. Stellen dat de vervoerder altijd het recht heeft om een dergelijk transport te weigeren houdt geen rekening met de economische realiteit in deze sector waarvan men weet dat er een harde concurrentiestrijd wordt gevoerd. Hetzelfde geldt voor de overschrijding van het gewicht en de maximaal toegelaten afmetingen.

Aan de federale overheid wordt dan ook gevraagd om de toepassingsmodaliteiten van medeverantwoordelijkheid (wet van 3 mei 1999) te onderzoeken zodat naast de vervoerder ook diegene die hebben bijgedragen tot het begaan van een overtreding kunnen bestraft worden.

Uiteraard blijft de vervoerder verantwoordelijk voor de inbreuken die hij begaat.

7.4.8 Aanvullende initiatieven op Europees niveau

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de opleiding van beroepschauffeurs voor goederen – en personenvervoer over de weg

Momenteel bestaat er enkel in Nederland en Frankrijk een verplichting tot het volgen van een beroepsopleiding. In de andere EU – lidstaten oefenen de meeste beroepschauffeurs hun beroep louter op basis van hun rijbewijs uit.

Deze richtlijn moet ertoe leiden dat de beroepschauffeurs in het goederen – en personenvervoer, naast hun rijbewijs, over een adequate beroepsopleiding zullen beschikken. Dit zou de verkeersveiligheid ten goede komen en de kwaliteit van de dienstverlening verhogen.

¹⁴⁸ Verslag van het Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité, januari 2002

¹⁴⁹ Febetra, Medeverantwoordelijkheid ter discussie, Michaël Reul

Het Commissievoorstel verplicht de beroepschauffeurs in het goederen – of personenvervoer over de weg een basisopleiding te volgen alvorens dat ze hun beroep mogen uitoefenen. Naderhand moeten ze op geregelde tijdstippen een bijscholing volgen. Hoewel er in bepaalde gevallen in een vrijstelling kan voorzien worden voor wat het volgen van de basisopleiding betreft, is iedere chauffeur ertoe gehouden op bepaalde tijdstippen een bijscholing te volgen teneinde zijn kennis aan te vullen. Hierbij wordt de nadruk gelegd op verkeersveiligheid en rationeel brandstofgebruik.

Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging, met het oog op de invoering van een bestuurdersattest, van Verordeningen (EEG)nr. 881/92 en (EEG)nr.3118/93 van de Raad⁵⁰

Overeenkomstig Verordening (EEG)nr.881/92 kan internationaal goederenvervoer over de weg alleen worden uitgevoerd onder dekking van een communautaire vergunning. Een communautaire vergunning wordt door de lidstaten afgegeven aan alle ondernemers die beroepsgoederenvervoer over de weg verrichten en die voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld in Verordening (EEG)nr. 881/92.

Tot voor kort was het onmogelijk om na te gaan of een bestuurder van een voertuig waarmee onder dekking van een communautaire vergunning die in een andere lidstaat is afgegeven en waarmee internationaal vervoer wordt verricht, volgens de nationale wetgeving van deze lidstaat daartoe gerechtigd is. Het in toenemende mate inzetten van onregelmatig tewerkgestelde chauffeurs, vaak van buiten de EU, op communautaire voertuigen die intracommunautair vervoer verrichten verscherpte deze problematiek nog.

Daarom was er nood aan een uniform document dat de lidstaten de mogelijkheid biedt om na te gaan of bestuurder van een voertuig dat onder de communautaire vergunning valt, het recht heeft om dit voertuig te besturen. Het bestuurdersattest is enkel verplicht voor bestuurders die onderdaan zijn van niet EU – landen. Later zal de Commissie beslissen over een eventuele uitbreiding van toepassingsgebied van de communautaire vergunning.

Richtlijn 2002/15/EG van het Europese Parlement en de Raad betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen⁵¹

Richtlijn 93/104/EG betreffende de organisatie van de arbeidstijd stelt een gemiddelde arbeidstijd van maximum 48 uur per week in en is van toepassing op alle openbare en particuliere sectoren, met uitzondering van o.a. het weg-, lucht-, zee- en spoorwegvervoer en de binnenvaart.

Om aan de uitzonderingssituatie voor het wegverkeer te verhelpen, de verkeersveiligheid te verbeteren, concurrentievervalsing te voorkomen en de veiligheid en gezondheid van het rijdend personeel in het wegvervoer te garanderen, heeft de Commissie in 1998 een voorstel van richtlijn ingediend. Momenteel is deze richtlijn enkel van toepassing op mobiele werknemers maar 7 jaar na haar inwerkingtreding kan het toepassingsgebied uitgebreid worden tot zelfstandige bestuurders onder de in de richtlijn bepaalde voorwaarden.

De consequenties van deze richtlijn:

- De maximale wekelijkse arbeidstijd bedraagt 48u, dit kan worden opgetrokken tot 60u, wanneer over een periode van 4 maanden het gemiddelde van 48u per week niet overschreden wordt

¹⁵⁰ Verordening verschenen in het Publicatieblad op 13/03/2002

¹⁵¹ Publicatieblad nr. L 080 van 23/03/2002 blz. 0035-0039

- een pauze is verplicht na zes uur ononderbroken arbeidstijd. De pauze bedraagt tenminste 30 minuten indien het totaal aantal arbeidsuren tussen de 6 en de 9 uren ligt en ze bedraagt tenminste 45 minuten wanneer de totale arbeidstijd meer dan 9 uren bedraagt.
- in geval van nachtarbeid, mag de dagelijkse arbeidstijd niet meer dan 10 uur bedragen per periode van 24 uur.

7.4.9 Maatschappelijk draagvlak

Er is duidelijk verdeeldheid over 'variabele verkeersboetes', een maatregel waarachter een ruime helft van de respondenten zich kan scharen. Het openbaar vervoer geniet het meeste steun als instrument tegen de ongelijkheid in het verkeer. Bijna 90% vindt dat openbaar vervoer tegen een lage prijs een voorwaarde is om iedere Vlaming gelijke toegang te geven tot basismobiliteit en ongeveer evenveel respondenten vinden dat het openbaar vervoer voorrang moet krijgen in het verkeer. Een meer bevoorrechte positie voor zwakke weggebruikers is ook populair, maar geniet minder steun dan een vlot openbaar vervoer.

Over de variabiliteit van verkeersboetes in functie van het inkomen bestaat minder eensgezindheid. Naar mate de opleiding en dus allicht het inkomen stijgt, kent de maatregel minder voorstanders. De voorstanders wijzen op de sociale rechtvaardigheid en het gelijke ontradingseffect bij alle bevolkingsgroepen. Tegenstanders tenslotte refereren ook aan gelijkheid, maar dan in absolute zin: waarom moet de één voor dezelfde overtreding meer betalen dan de ander? Velen stellen zich ook vragen bij de bepaling van het reële inkomen.

Bijna iedereen van de respondenten is akkoord met het voorstel om via een degelijke verkeersopvoeding hooliganisme in het verkeer te voorkomen. Bijna 3 op 4 respondenten zijn telkens akkoord met repressief optreden tegen wangedrag in het verkeer of het voorkomen van dergelijk gedrag door technische ingrepen.

Een degelijke verkeersopvoeding moet volgens een aantal respondenten reeds beginnen op de schoolbanken. Het principe 'jong geleerd is oud gedaan' is van toepassing en geeft aan dat een groep mensen de bestaande – eerder technische - rijopleidingen ontoereikend vinden. Jongeren kritisch leren denken en een verantwoordelijkheidsgevoel geven (burgerzin), haalt naar hun gevoel meer uit dan repressieve maatregelen. Anderen geloven wel in verkeersopvoeding maar vinden dat roekeloos rijgedrag enkel voorkomen kan worden indien er nog andere voorwaarden vervuld worden. Zij pleiten, naast een adequate verkeersopvoeding, voor meer controles, snelheidsbegrenzers bij jongeren en alternatieve straffen. De meesten onder hen pleiten ook voor een strengere controles en boetes omdat dat een goede aanzet is tot een noodzakelijke mentaliteitswijziging. Enkel sancties doen Vlamingen beseffen wat ze doen of veroorzaken. Zij menen vaak ook dat er genoeg reglementering bestaat maar dat de controles en dus pakkansen te klein zijn waardoor Vlamingen tot op heden hun rijgedrag niet aanpassen.

De mensen die niet in 'verkeersopvoeding' geloven, wijten wangedrag op de weg vooral aan andere zaken. Het rijgedrag wordt beïnvloed door de files, stress, het karakter van een persoon en de marketing van de auto-industrie waarbij gefocust wordt op het aantal pk's i.p.v. op de veiligheid. Aan deze facetten moet volgens hen evenzeer gesleuteld worden indien men het roekeloos rijgedrag wil verbeteren.

Ook tegen strengere controles en boetes wordt soms fel gereageerd. Een deel keurt repressieve maatregelen radicaal en zonder veel argumentatie af, anderen zijn enkel voor meer controles maar tegen de boetes. Wat ook vaak herhaald wordt is dat een bredere

aanpak en een pakket aan maatregelen tot de vereisten behoren. Dat zijn mensen die de oplossingen vaak ruimer zien dan enkel de aspecten die in de stellingen, nogal eenzijdig, worden aangestipt. Er worden door de respondenten ook alternatieven voorgesteld om aan te tonen dat strengere controles en boetes niet de enige opties zijn. Zo denken sommigen bijvoorbeeld aan een transparanter snelheidsreglement. Tenslotte luidt één van de tegenargumenten dat de gegoede burgers zich niets zullen aantrekken van strengere controles en boetes. Zij lossen overtredingen gewoon op met geld en passen hun gedrag niet aan. Het 'economisch ongelijkheidsaspect' is een argument dat vaak opduikt in het mobiliteitsdiscours.

De gelijke plaats van de voetganger en fietser zou de leefbaarheid van steden ten goede komen, onder meer doordat de snelheid van het doorstromend verkeer geremd wordt. Sommigen gaan een stap verder en pleiten voor verkeersarme of -vrije kernen. Evenveel plaats of verkeersarme kernen: de veiligheid van de zwakke weggebruiker zou in alle geval toenemen, waardoor ook meer mensen zich als zwakke weggebruiker zullen verplaatsen in de stad. In dat verband wordt erop gewezen dat enkel gescheiden rijbanen de veiligheid echt kunnen garanderen.

7.5 Maatregelenpakket 5: Een intelligent, veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark

7.5.1 Toelichting

De (vracht)auto heeft zowel op milieu- als veiligheidsvlak de laatste 25 jaar een aanzienlijke vooruitgang geboekt. Ook naar de toekomst toe zijn nog belangrijke innovaties te verwachten zowel op vlak van emissies, geluid als veiligheid.

Zo zullen technische innovaties op vlak van o.a. motorarchitectuur en brandstoftoevoer hun intrede doen en de milieuvriendelijkheid van de voertuigen verhogen. Boorddiagnose systemen waarschuwen in de toekomst de bestuurder voor defecten en voorkomen dat auto's, eens in gebruik, door een slechte afregeling of een gebrekkig onderhoud toch zwaarder zouden gaan vervuilen. Met betrekking tot de geluidsproblematiek werken de auto-industrie en de bandenfabrikanten aan een nieuwe generatie banden die tegelijk geluidsarm zijn, een lage rolweerstand bezitten, slijtvast zijn en een goede wegligging garanderen. De verwachtingen zijn evenwel het hoogst gespannen ten aanzien van de invoering van alternatieve aandrijfsystemen die zowel de geluidsproductie als de emissies bijna tot nul herleiden.

Ontwikkelingen op vlak van telematica en elektronica zorgen ervoor dat de bestuurder beter geïnformeerd, geadviseerd en desgevallend gecorrigeerd wordt door een heel gamma aan (veiligheids)voorzieningen zonder daarbij zijn autonoom beslissingsrecht te verliezen. GPS leidt de bestuurder feilloos naar de plaats van bestemming. Maar ook inlichtingen over de verkeerssituatie worden door het voertuig verwerkt op basis waarvan de computer richtsnelheden of alternatieve wegen aangeeft. In geval van pech of bij een ongeval wordt onmiddellijk een centrale opgebeld, hulp gestuurd en zo mogelijk zelfs het defect hersteld¹⁵².

Dankzij technologische ontwikkelingen zou het ook mogelijk moeten zijn om de botsvriendelijkheid van auto's te vergroten en de veiligheid voor de inzittende te verbeteren.

¹⁵² De rol van de auto in de 21^{ste} eeuw, Febiac, januari 2000, p. 27

De ontwikkeling van nieuwe materialen en door de invoering van nieuwe en geavanceerde ontwerpprocedés moet toelaten om de constructie van auto's bij aanrijding intact te laten.

De mate waarin van deze verbetering zich in praktijk zullen manifesteren is afhankelijk van de snelheid waarmee de nieuwe technologieën op de markt worden gebracht (tegen een redelijke kostprijs) en de publieke aanvaarding van geïntegreerde veiligheidssystemen of milieuvriendelijke wagen. Dit geldt zowel voor de aankoop van nieuwe wagens als voor de ombouw van bestaande voertuigen. Vooral bij voertuigen met een langere levensduur (o.a. vrachtwagens en bussen) kan retrofit overwogen worden. Tot slot spelen ook inspectie en onderhoud een belangrijke rol in vooral het behouden van een milieuvriendelijk en veilig wagenpark.

7.5.2 **Nagestreefde effecten**

- **Verbeteren van de energie efficiëntie van het voertuigenpark**

Hierbij wordt vooral aandacht besteed aan het opvolgen van de daling van de gem. CO₂ uitstoot tot 140 g/km (wat overeenkomt met een gemiddeld verbruik van ongeveer 5,7l/100 km voor diesel en 5,1 l/100 km voor benzine).

- **Verbeteren van de milieukarakteristieken van het voertuigenpark**

Het gaat hierbij zowel over het opvolgen van het aandeel alternatieve brandstoffen, het aandeel dieselvoertuigen als de gemiddelde emissies van het voertuigenpark.

- **Verbeteren van de veiligheidskarakteristieken van voertuigenpark**

Bij een ongeval blijken niet alle types van personenwagens intrinsiek even veilig te zijn voor de bestuurder en de inzittenden. In Europa wordt in het kader van de EuroNCAP al geruime tijd onderzocht en worden types van voertuigen op een gestandaardiseerde wijze op hun passieve veiligheid geordend. Bedoeling is het aandeel op te volgen van de wagens die de hoogste NCAP-quoting kennen.

7.5.3 **Strategische projecten mobiliteitsbeleid**

60. Ombouw van het bestaande voertuigenpark

Doel van deze actie is door ombouw van de voertuigen en rekening houdend met de technologische mogelijkheden het voertuigenpark veiliger en milieuvriendelijker te maken.

Subactie intelligente snelheidsaanpassing voertuigen

Op vraag van het Vlaamse Parlement is de Vlaamse Regering gestart met een gezamenlijk proefproject van de Vlaamse Overheid met een technologiebedrijf en een auto-importeur inzake het gebruik en de controle op variabele snelheden door middel van intelligente snelheidsaanpassing. Het doel van dit pilootproject is de impact na te gaan van ISA op het gedrag van de bestuurders. Ook de technische aspecten worden bekeken (draadloze communicatie met het controlecentrum) evenals mogelijke implementatiestrategieën om te komen tot een veralgemeende invoering van ISA. Tegen het einde van de legislatuur zullen de resultaten met betrekking tot dit experiment ter beschikking zijn van het Vlaamse Parlement.

Voorgesteld wordt om bij een gunstige evaluatie van het ISA-project in overleg met de federale overheid versneld werk te maken van de invoering van snelheidsbegrenzers voor wagens en om het systeem van tijdelijke en plaatselijke variabele maximumsnelheden in te schrijven in het verkeersreglement¹⁵³.

Hierdoor worden controles op de naleving van deze variabele snelheden ook juridisch mogelijk en afdwingbaar.

Subactie ombouw vrachtwagenpark

Gezien de langere levensduur van het vrachtwagenpark wordt hier het accent gelegd op de reconversie ervan. Op basis van de resultaten van het CRT- pilootproject bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn wordt advies verstrekt m.b.t. de ombouw van vrachtwagens. Ook naar de veiligheid toe kunnen concrete acties te worden ondernomen zoals de uitrusting van vrachtwagens met gezichtsveld verbeterende maatregelen

Voorgesteld wordt om in overleg met de milieuadministratie en de transportsector een actieprogramma uit te werken dat tot doel heeft te komen tot een verbetering van de milieuvriendelijkheid en veiligheid van het vrachtwagenpark.

Subactie beveiligingsmaatregelen voor stads- en streekvervoer

Om te voorkomen dat het gebruik van het openbaar vervoer in bepaalde gebieden en op bepaalde momenten van de dag wordt ontmoedigd door een gevoel van onveiligheid zijn maatregelen nodig die zowel de veiligheid van het personeel als van de passagiers verhogen. Het gaat hier om investeringen in stuurcabines, camera's, noodcommunicatie, de inzet van extra personeel en het voorzien in de nodige opleiding, sensibiliseringscampagnes tram en veiligheid, enz.

Voorgesteld wordt om tegen 2012 alle bussen en trams, zeker binnen de grootstedelijke gebieden, uit te rusten met dergelijke veiligheidssystemen.

Subactie milieuvriendelijke autobussen

Om de milieuvriendelijkheid van het buspark te verbeteren is het nodig verder te investeren in technologie en brandstofverbetering, dit met het oog op het verminderen van de CO-, VOS-, SO₂, NO_x- en de roetdeeltjes uitstoot van het buspark. Dit geldt zowel voor het gedeelte van de exploitatie dat in regie als door privé-exploitanten wordt uitgevoerd.

Voorgesteld wordt om de milieuvriendelijkheid van het bestaand buspark via vervanging of reconversie met de op dat moment best beschikbare technologie te bewerkstelligen.

Het doel hierbij is dat nieuwe bussen voldoen aan de voor diesel geldende euro 4 (2005) en euro 5 (2008) –normen. Doordat alle Euro II en Euro III bussen zullen worden uitgerust met een CRT filter dalen de deeltjes tot het EuroIV/V niveau. Een eerder pilootproject wees uit dat via de installatie van CRT-filters een emissiereductie kan gerealiseerd worden van CO, VOS en roetdeeltjes (PM₁₀) met ongeveer 90 %. Doordat de toepassing van CRT-systemen het gebruik van zwavelarme diesel vereist, vermindert ook de SO₂-uitstoot.

¹⁵³ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

Alleen de Euro I bussen blijven tijdelijk nog een probleem¹⁵⁴ evenals de NO_x-emissies. Voor wat betreft de NO_x-emissies wordt momenteel in uitvoering van het milieubeleidsplan een demonstratieproject met NO_x-katalysatoren voor bussen opgestart in combinatie met een CRT filter.

61. Sensibilisatie en informatieverschaffing

Momenteel zijn milieu- maar ook veiligheidsoverwegingen niet van doorslaggevende aard bij het aankoopgedrag van voertuigen. Het doel van deze actie is dan ook om milieu- en veiligheidsoverwegingen sterker te laten meespelen bij aankoop van een nieuw voertuig.

Voorgesteld wordt om door middel van een doorgedreven informatie- en sensibilisatiecampagne te komen tot een gewijzigd aankoopgedrag.

Om te komen tot het gewijzigd aankoopgedrag is het belangrijk de gebruiker te informeren over zowel de milieuperformantie van de voertuigen als de veiligheidskarakteristieken ervan.

Momenteel wordt op de website www.emis.vito.be/mobiliteit reeds informatie verschaft over het brandstofverbruik en de emissiegegevens van alle nieuw op de markt verkrijgbare voertuigen in België. Deze site bevat ook een lijst met de meest milieuvriendelijke voertuigen en wordt de milieuvriendelijkheid van elk voertuig weergegeven door een milieulabel. De bedoeling is deze informatie uit te breiden met gegevens die betrekking hebben op de veiligheidskarakteristieken van voertuigen. In Europa wordt de verschillen tussen de voertuigen in het kader van het EuroNCAP reeds geruime tijd onderzocht en worden types van voertuigen op een gestandaardiseerde wijze op hun passieve veiligheid geordend. Daarnaast zijn er ook onderzoeksmethoden gekend die toelaten om de veiligheid van voertuigen voor de zwakke weggebruiker te testen.

62. Uitbouw van veilige en milieuvriendelijk wagenpark bij Vlaamse overheid

Bij het streven naar een milieuvriendelijk en veilig wagenpark kan de Vlaamse overheid een voortrekkersrol vervullen.

Voorgesteld wordt om het aankoopbeleid te richten op de aankoop van milieuvriendelijke en veilige wagens en bepalingen hieromtrent op te nemen in de beheerscontracten met overheidsbedrijven.

7.5.4 Aanvullende projecten op Vlaams niveau

63. Fiscale voordelen voor veilige en milieuvriendelijke wagen

Recent werd de belasting op de inverkeersstelling gedifferentieerd naargelang de emissienorm waaraan het voertuig voldoet. Ook LPG wagens genieten van een lagere BIV. Het Eurovignet werd gedifferentieerd naargelang de emissienorm waaraan de vrachtwagen voldoet.

Tot op heden werden dergelijke fiscaal gunstige regimes niet uitgewerkt vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Toch zouden ook hier, aldus het Vlaamse Parlement, de fiscale voordelen kunnen terugverdiend worden door ongevallenkosten die hiermee worden vermeden.

¹⁵⁴ Dit gelet op de economische levensduur van de bussen van 14 jaar.

Voorgesteld wordt om fiscale voordelen niet enkel toe te kennen op basis van de milieuperformantie van de voertuigen maar ook op basis het al dan niet uitgerust zijn van voertuigen met veiligheidsverhogende systemen (cfr. ISA, ABS, ...).

Mogelijkheden op dit vlak zijn bijvoorbeeld verlaging of zelfs schrapping van BIV of verkeersbelasting, het verlagen van de BTW-voet voor veiligheidsverhogende toebehoren bij wagens/vrachtwagens of bijzondere afschrijvingsregels voor de aankoop van veilige voertuigen.

7.5.5 Onderzoeksprojecten

XIV. Opvangen van verontreinigingspieken

Reeds eerder is gewezen op het feit dat vooral in steden, waar de verkeersdruk het hoogst is, overschrijdingen van de milieunormen niet kunnen uitgesloten worden. Zo kunnen er zich tijdens de winter verontreinigingspieken voordoen in steden (2 à 3 dagen per jaar) terwijl ozonvorming vooral een probleem is wat zich in de zomer voordoet. Winterpieken kunnen aangepakt worden door tijdelijke lokale maatregelen terwijl zomerpieken om langdurige en structurele maatregelen vragen.

Voorgesteld wordt om onderzoek uit te voeren naar de wijze waarop deze plaatselijke verontreinigingstoestanden kunnen aangepakt worden.

7.5.6 Aanvullende projecten op gemeentelijk niveau

64. Uitbouw van veilige en milieuvriendelijk wagenpark

Niet alleen de Vlaamse, ook de gemeentelijke overheden kunnen een voorbeeldrol vervullen in het streven naar een milieuvriendelijk en veilig wagenpark.

Met betrekking tot de uitbouw van een milieuvriendelijk wagenpark werden in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten reeds stappen gezet om te komen tot een meer milieuvriendelijke wagenpark.

Voorgesteld wordt om het aankoopbeleid te richten op zowel de aankoop van milieuvriendelijke als veilige wagens en bepalingen hieromtrent op te nemen in de samenwerkingsovereenkomsten met gemeenten.

65. Sensibilisatieacties onderhoud voertuigen

Omdat de technische staat van het voertuig van invloed is op zowel de veiligheid als het verbruik/emissieniveau van het voertuig is het wenselijk hierover gerichte sensibilisatiecampagnes op te zetten. Zo doet het maandelijks bijstellen van de bandenspanning bijvoorbeeld jaarlijks een volle tank besparen¹⁵⁵.

Voorgesteld wordt om via sensibilisatieacties de burger te overtuigen van het belang (eigen veiligheid en deze van derde, milieuvriendelijk en kostensparend) van een goed onderhouden voertuig (remmen, banden, bandenspanning, onderhoud motor, ...).

¹⁵⁵ Klimaatverandering en klimaatbeleid, een leidraad, A. Bollen en P. Van Humbeeck, SERV, 2002, p.68

7.5.7 Aanvullende projecten op federaal niveau

66. Verbeterd onderhoud en inspectie

Voertuiginspectie gekoppeld aan onderhoud is een belangrijk instrument om de vervuillende voertuigen op te sporen en de reductie van de emissies door veroudering (ook bij nieuwe technologieën) tegen te gaan. De huidige testen laten echter enkel toe de extreme gevallen te identificeren. Vooral het nagaan van het werkelijk gedrag van het voertuig op de baan is niet mogelijk. Hiervoor zijn (korte) dynamische testen nodig. Op dit moment is er in Europa weinig of geen ervaring met het gebruik van dergelijke testen binnen het inspectiegebied.

Aan de federale overheid wordt gevraagd via een pilootproject ervaring op te bouwen met betrekking tot deze testmethodes.

7.5.8 Aanvullende initiatieven op Europees niveau

De uitrusting van voer – en vaartuigen met het oog op de veiligheid en de beperking van de emissies:

Voorstel voor een richtlijn betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake de typegoedkeuring van spiegels en aanvullende systemen voor indirect zicht en van voertuigen met deze voorzieningen, tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

Jaarlijks doen er zich in het verkeer een aantal ongevallen voor die te wijten zijn aan de dode hoek die inherent is aan een voertuig en waardoor de bestuurder niet wist dat er zich andere verkeersdeelnemers in de nabijheid van zijn voertuig bevonden. Wanneer het betrokken voertuig een vrachtauto of bus is, dan lopen zwakke weggebruikers vaak zware of fatale verwondingen op.

Om aan deze situatie te verhelpen heeft de Europese Commissie besloten richtlijn 70/156/EEG aan te passen aan de huidige stand van de techniek door:

- Het monteren van dodehoekspiegels op vrachtwagens, de passagierszijde van bussen en de montage van asferische spiegels op personenwagens en kleine bedrijfsvoertuigen
- optimalisering van de technische kenmerken van spiegels om het gezichtsveld te vergroten.
- camera- en beeldschermssystemen aanwenden ter vervanging van bepaalde spiegels

Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement. Bescherming van voetgangers: verbintenis van de Europese automobiellindustrie.

Op 21 december 2000 heeft de Commissie de mogelijkheid besproken om op basis van een vrijwillige verbintenis van de automobiellindustrie voetgangers en andere weggebruikers beter te beschermen tegen verwondingen ten gevolge van een aanrijding door een personenwagen of vrachtwagen van minder dan 2.5 ton.

De vrijwillige verbintenis aangegaan door de automobiellindustrie omvat volgende elementen:

- Een verbod op rigide bullbars op nieuwe voertuigen vanaf 1 januari 2002
- vanaf 1 oktober 2003 moeten alle nieuwe voertuigen uitgerust zijn met Daytime Running Lights

- het verplicht uitrusten van alle nieuwe voertuigen met ABS vanaf 1 juli 2004
- nieuwe voertuigen zodanig ontwerpen dat de kans op letsels bij zwakke weggebruikers geminimaliseerd wordt. Om dit te verifiëren worden nieuwe crashtests ingevoerd in twee fasen: 2005 en 2010
- het gradueel invoeren van nieuwe veiligheidssystemen die een betere bescherming van de zwakke weggebruikers mogelijk maken.

De mededeling van de Commissie werd zowel door de Raad als het Europees Parlement goedgekeurd, maar toch gaan er steeds meer stemmen op om tot een bindend engagement van de automobiellindustrie te komen onder de vorm van een richtlijn. Een voorstel van richtlijn inzake de bescherming van voetgangers wordt in het vooruitzicht geplaatst en zal tijdens de Raad Interne Markt van 19/05/2003 onderwerp zijn van debat.

Voorstel voor richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3.5 ton

Door de wijziging van Richtlijn 91/671/EEG wordt het toepassingsgebied van de richtlijn uitgebreid tot voertuigen boven de 3,5 ton en wordt het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen bijgevolg verplicht in alle voertuigen voor personenvervoer (categorie M) en voor goederenvervoer (categorie N) en voor alle passagiers. Vrijstellingen blijven mogelijk:

- een tijdelijke vrijstelling voor schoolvervoer, met een tot vijf jaar beperkte duur
- een tijdelijke vrijstelling ("vrijstelling voor grote gezinnen") met een tot zes jaar beperkte duur voor situaties waarin het aantal achterin een particulier voertuig gezeten personen hoger is dan het aantal beschikbare gordels of beveiligingssystemen
- wat betreft de veiligheid van kinderen van jonger dan drie jaar in autobussen, moeten de lidstaten in afwachting van een passende communautaire regeling de toe te passen regeling kiezen.

Het Biobrandstoffenpakket:

De komende twintig tot dertig jaar zal de olieproductie in de EU naar verwachting gaan dalen, terwijl het verbruik zal stijgen, ondermeer door een toenemende vraag naar vervoer.

Dit scenario staat haaks op de verplichtingen die de industrielanden zichzelf opgelegd hebben met het Verdrag van Kyoto en staat eveneens haaks op het Groenboek van de Commissie getiteld: "Op weg naar een Europese strategie voor een continue energievoorziening", dat een 20% vervanging door alternatieve brandstoffen in het wegvervoer tegen het jaar 2020 als doelstelling introduceert, met zowel verhoogde continuïteit van de voorziening als vermindering van de broeikasgasuitstoot voor ogen.

Het is tegen deze achtergrond dat de Europese Commissie het initiatief heeft genomen voor onderstaande voorstellen van richtlijnen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot bevordering van het gebruik van biobrandstoffen

Deze ontwerprichtlijn moet het gebruik van biotransportbrandstoffen binnen de EU bevorderen en stelt daartoe een minimumpercentage aan biobrandstoffen vast waarmee in elke lidstaat dieselolie of benzine voor vervoersdoeleinden moet worden vervangen.

Uiterlijk op 31 december 2005 moet het aandeel van de op hun markten verkochte hoeveelheid biobrandstoffen minimaal 2%, berekend op basis van de energie-inhoud, van de totale voor vervoersdoeleinden op hun markten verkochte hoeveelheid benzine en dieselolie bedragen en dit aandeel moet gradueel verhoogd worden om 5,75% te bedragen tegen 2010.

- **Voorstel voor een richtlijn van de Raad tot wijziging van Richtlijn 92/81/EEG wat betreft de mogelijkheid een verlaagd accijnstarief toe te passen op bepaalde minerale oliën die biobrandstoffen bevatten en op biobrandstoffen**

Deze richtlijn heeft als doel een nieuw communautair kader te creëren voor de fiscale behandeling van biobrandstoffen. Momenteel vallen deze onder de bepalingen van Richtlijn 92/81/EEG die te weinig mogelijkheden biedt voor het daadwerkelijk commercialiseren van biobrandstoffen omwille van de hoge productiekosten van biobrandstoffen in vergelijking met fossiele brandstoffen.

De nieuwe richtlijn laat toe dat de lidstaten van 1 januari 2002 tot en met 31 december 2010, een verlaagd accijnstarief toepassen op in de richtlijn bepaalde biobrandstoffen.

Richtlijn 2002/51/EG 156 van het Europees Parlement en de Raad van 19 juli 2002 betreffende de verlaging van het niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen op twee of drie wielen en tot wijziging van Richtlijn 97/24/EG

Overeenkomstig het vijfde actieprogramma, moeten extra inspanningen worden geleverd om een aanzienlijke verlaging van de verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen te bekomen.

Richtlijn 2002/51/EG, wil afhankelijk van het type van motorfiets, binnen de vier jaar een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen te bekomen gaande van 65% tot 70%.

De richtlijn is van toepassing op zowel tweetakt- als viertaktmotoren en geldt voor zowel tweewielige als driewielige (trikes) als vierwielige (quads) motorfietsen. De geviseerde schadelijke stoffen zijn koolstofmonoxide, koolwaterstoffen en stikstofoxiden.

Voorstel van verordening van de Raad betreffende de zevende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

In Verordening (EG) nr. 2135/98 besloot de Raad de huidige mechanische tachograaf door een digitale tachograaf te vervangen. Deze digitale tachograaf moet een significante bijdrage leveren tot de verhoging van de veiligheid van het vrachtvervoer en tot de verbetering van de werkomstandigheden van de chauffeurs.

De digitale tachograaf is een elektronisch controleapparaat dat wordt gebruikt om gegevens over rijtijden, onderbrekingen en rustperioden van bestuurders van bedrijfsvoertuigen voor commercieel wegvervoer te registreren en op te slaan. Hij bestaat uit een digitale eenheid die in het dashboard van het voertuig wordt gemonteerd en een persoonlijke kaart voor elke chauffeur. Alle gegevens voor elke chauffeur die met het voertuig rijdt worden automatisch gedurende één jaar opgeslagen door de digitale tachograaf, terwijl de persoonlijke kaart van de chauffeur diens activiteiten gedurende 28 dagen opslaat.

Richtlijn 1998/69/EG met betrekking tot maatregelen tegen luchtverontreiniging door emissies van motorvoertuigen en tot wijziging van Richtlijn 70/220/EEG van de Raad

Deze richtlijn legt emissiegrenswaarden op voor CO, NO_x, deeltjes en vluchtige organische stoffen voor nieuwe personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen. Er zijn grenswaarden opgenomen voor 2000 en voor 2005. Nieuwe voertuigen worden hierdoor veel milieuvriendelijker.

Richtlijn 1999/96/EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten met betrekking tot maatregelen tegen de emissie van verontreinigende gassen en deeltjes door voertuigmotoren met compressieontsteking en de emissie van verontreinigende gassen door op aardgas of vloeibaar petroleumgas lopende voertuigmotoren met elektrische ontsteking en tot wijziging van Richtlijn 88/77/EEG van de Raad

Deze richtlijn legt emissiegrenswaarden op voor CO, NO_x, deeltjes en vluchtige organische stoffen voor motoren voor vrachtwagens. Ook gasmotoren (LPG en aardgas) zijn in de richtlijn opgenomen. De emissiegrenswaarden voor 2000 liggen 30% lager dan de huidige waarden. Voor 2005 en 2008 worden nog lagere waarden opgelegd.

Richtlijn 1999/94/EG betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot bij de verbranding van nieuwe personenauto's

Deze richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende de beschikbaarheid van consumenteninformatie over het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens. Gegevens over het brandstofverbruik en CO₂-uitstoot van nieuwe personenwagens die voor verkoop of leasing worden aangeboden dienen aan de consument beschikbaar te worden gesteld. Een etiket met deze gegevens moet duidelijk zichtbaar aangebracht worden. Jaarlijkse moeten de lidstaten een gids uitbrengen. verkopers moeten een affiche met deze gegevens -van alle modellen die ze verkopen aanbrenge en al het reclamemateriaal moet deze gegevens bevatten.

Aanbeveling van de Commissie betreffende de vermindering van CO₂-emissies van personenauto's

In februari 1999 verscheen in het publicatieblad van de Europese Gemeenschap de aanbeveling van de Commissie dewelke de overeenkomst met de Europese Associatie van automobiefabrikanten (ACEA) bevat. Gezamenlijk dienen de autofabrikanten een emissiedoelstelling van 140 g/km CO₂, gemeten overeenkomstig 93/116/EG, voor de nieuwe in de EU verkochte auto's te bereiken voor het jaar 2008.

Voorstel voor een richtlijn tot wijziging van richtlijn 94/25/EG met betrekking tot pleziervaartuigen.

De voorgestelde wijziging houdt het opnemen van geharmoniseerde bepalingen in voor het beperken van uitlaat- en geluidsemissies van op pleziervaartuigen gemonteerde motoren. Er werden uitlaatemissiegrenswaarden vastgelegd voor CO, koolwaterstoffen, NO_x en verontreinigende deeltjes, alsook geluidsemissiegrenswaarden, afhankelijk van het vermogen, het type en de montage van de motor.

7.5.9 Maatschappelijk draagvlak

Slechts een beperkt aantal personen is bereid meer uit te geven voor een milieuvriendelijke wagen. Men is zich vaak niet bewust van de milieueffecten van voertuigemissies. Nochtans is gezondheid een belangrijk aandachtspunt zeker in steden. Dit wordt evenwel zelden gekoppeld aan het gebruik van de eigen wagen.

Van technologische maatregelen in de breedste zin van het woord wordt doorgaans aangenomen dat ze een relatief breed draagvlak hebben. Toch zijn ten aanzien van ISA er zowel voor- als tegenstanders. Diegenen die geloven in de haalbaarheid van automatische snelheidsbegrenzers zijn ervan overtuigd dat het aantal dodelijke ongelukken zal dalen (verhoging van de veiligheid) en dat de stress in het verkeer zal afnemen want mensen zullen zich door de maatregel rustiger, meer ontspannen en makkelijker kunnen bewegen in het verkeer.

Alhoewel de voorstanders het verkeer veiliger zien worden door het invoeren van snelheidsbegrenzers bedenken de tegenstanders zeker zoveel en meer redenen van onveiligheid. Er zal volgens hen een 'schijngevoel' van veiligheid ontstaan waardoor verkeerssituaties fout ingeschat zullen worden, de aandacht van de bestuurders zal verminderen en wat als "...men zich in een noodsituatie bevindt en zich in allerijl naar het ziekenhuis moet begeven en men raakt er niet op tijd vanwege het snelheidsbegrenzingssysteem?".

Wat opvalt, is dat zelfs de respondenten die akkoord gaan met het principe om auto's uit te rusten met automatische snelheidsbegrenzers, dit in vele gevallen onrealistisch vinden of slechts als een lapmiddel beschouwen. Het zou onrealistisch zijn omwille van de vrijheidsbeperking en de technische onhaalbaarheid. Ze zien niet in hoe zo'n systeem praktisch kan functioneren. Uiteraard vinden we die argumenten ook bij de tegenstanders van deze maatregelen.

8 BESTUURLIJKE ASPECTEN VAN HET MOBILITEITSBELEID

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft de ambitie om een coherent beleidskader te zijn waarbinnen de fundamentele keuzes voor het komend decennium kunnen genomen worden. Maar een dergelijk plan kan slechts vruchten afwerpen als het ook effectief doorwerkt in het beleid op de verschillende bestuursniveau en in de andere beleidsdomeinen. Ten aanzien van deze eerder bestuurlijke en organisatorische bekommernissen schuift de OESO een aantal criteria naar voor die door haar van belang worden geacht voor het op gang brengen van het proces om te komen tot een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Deze criteria hebben betrekking op het **bevorderen van de verantwoordelijkheidszin** bij de verschillende doelgroepen en actoren, de wenselijkheid van een zo **groot mogelijke deelname of participatie** aan het beleid en de **noodzaak van een geïntegreerde aanpak of planning**¹⁵⁷.

Daarnaast is ook, zoals bij elk beleidsproces, belangrijk te komen tot goede monitoring en beleidsevaluatie en dit met het oog op een permanente bijsturing van het beleid. De mobiliteitsproblematiek is immers geen statisch gegeven maar integendeel juist onderhevig aan maatschappelijke veranderingen.

8.1 Noodzaak aan geïntegreerde aanpak van mobiliteitsproblematiek

Het transportsysteem in Vlaanderen bestaat uit vele deelsystemen, zowel naar ruimtelijke entiteit als naar vervoerswijze. Bovendien zijn de elementen van het systeem zoals de infrastructuur, de vervoermiddelen en de organisatie van het vervoer de werkterreinen van verschillende actoren. Daarnaast is er de inbedding in grotere Europese of mondiale systemen. Maar ook de toenemende zorg (ook op wereldvlak) voor een kwalitatieve leefomgeving of natuurlijke omgeving maakt dat steeds hogere eisen aan het transportsysteem worden geformuleerd. Ook vanuit de gebruikers worden steeds hogere kwaliteitseisen gesteld.

Het aantal actoren dat betrokken is bij de uitbouw van een performant en duurzaam vervoerssysteem is dan ook groot. Hierdoor is in praktijk het optreden van de verschillende actoren zeer verschillend en mogelijk zelfs tegengesteld aan elkaar meestal als gevolg van verschillen in visie en opvattingen. Het gevolg hiervan is dat het vervoerssysteem (op maar ook over) de verschillende bestuursniveau niet als één systeem gemanaged wordt waardoor niet alleen de performantie ervan voor de gebruiker in het gedrang komt maar ook de verschillende deelsystemen onderling concurrentieel zijn wat zeker vanuit financieel oogpunt niet te verantwoorden is.

Om deze problemen het hoofd te bieden is een geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsbeleid noodzakelijk.

8.1.1 Beleidsafstemming tussen beleidsdomeinen

Beleidsafstemming tussen beleidsdomeinen op Vlaams niveau

De in het mobiliteitsplan Vlaanderen vervatte ambitieniveau vereisen een geïntegreerd beleid vanuit de verschillende beleidsdomeinen. Het mobiliteitsbeleid is immers voor haar

¹⁵⁷ Towards Sustainable transportation, OECD proceedings, Vancouver, British Columbia, 24-27 March 1996

effectiviteit grotendeels afhankelijk van een aantal beleidsbeslissingen die door de andere beleidsdomeinen dienen genomen te worden. Zoniet wordt het bijzonder moeilijk om op een kostefficiënte manier de ondersteunende rol die mobiliteit heeft in de maatschappij te kunnen waarmaken.

Voor het mobiliteitsbeleid is het van bijzonder belang te komen tot een beter evenwicht tussen wonen en werken. Een belangrijk deel van de (auto)mobiliteit (aantal verplaatsingen, verplaatsingsafstand) worden immers gegenereerd door een onevenwicht in ruimte tussen de verschillende activiteiten. Deze problematiek is bijzonder acuut in de grootste stedelijke gebieden¹⁵⁸. Zo blijkt uit de simulaties voor het groot stedelijk gebied Antwerpen dat als gevolg van een verdubbeling van het verschil tussen het aantal arbeidsplaatsen (groei met 19 %) en de beroepsbevolking (groei van 1 %) binnen hetzelfde gebied een toename van 52 % van het aantal verplaatsingen tijdens het spitsuur te verwachten valt. De verplaatsingsafstand kent een gemiddelde stijging van 18 %. Van het ruimtelijk beleid wordt dan ook verwacht dat zij de mobiliteitsvraag niet onnodig laat toenemen als gevolg van een onevenwichtige planning van bijvoorbeeld woon- en werkgebieden.

Ook van het economisch beleid wordt verwacht dat het rekening houdt met een aantal factoren die een toename van de vervoersvraag tot gevolg hebben. In het goederenvervoer hebben vooral productiemodellen op basis van just in time en rijdende voorraden aanleiding gegeven tot een sterke groei van het wegtransport. Zowel de globalisatie als de centralisatietendens van bedrijven doet dan weer de verplaatsingsafstanden toenemen, zowel in het personenkeer als het goederenvervoer. Van het economisch beleid wordt dan ook verwacht dat zij in de toekomst de mobiliteitsvraag beheerst o.a. via de inzet van ICT en dematerialisering van de economie. Maar ook het telewerken in satellietkantoren biedt vanuit deze optiek een oplossing. Momenteel komt het telewerken in satellietkantoren of in telecentra niet echt van de grond. De centralisatiestrategie van bedrijven (omwille van rationaliteits- en rendementsredenen) is hieraan niet vreemd. Op vraag van het Vlaamse Parlement dienen specifieke stimuli te worden uitgewerkt om het telewerken in satellietkantoren te bevorderen en te komen tot een volwaardig netwerk op Vlaams niveau.

Maar ook in de andere beleidsdomeinen geeft schaalvergrotingsprocessen (ziekenhuissector, dienstensector, onderwijs edm.) aanleiding tot langere verplaatsingen (vaak auto-verplaatsingen).

Voor de concrete projecten wordt verwezen naar de verschillende maatregelenpakketten.

Beleidsafstemming tussen beleidsdomeinen op gemeentelijk niveau

Ook op gemeentelijk niveau is een goede afstemming vereist tussen het mobiliteitsbeleid en de andere beleidsdomeinen. Hiervoor werden door de Vlaamse overheid reeds een aantal stappen gezet die op gemeentelijk niveau moeten leiden tot een geïntegreerde aanpak.

Zo voorziet het mobiliteitsconvenant in een afstemming tussen het ruimtelijke beleid en het mobiliteitsbeleid door te stellen dat het mobiliteitsplan dient uit te gaan van een ruimtelijk ontwikkelingsplan waarvan de diverse deelaspecten een duurzame mobiliteit moeten bevorderen zodat een belangrijke verschuiving van het autoverkeer naar voetgangers-, fietsverkeer en openbaar vervoer mogelijk wordt¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Zo neemt, op basis van prognose, tussen 1998 en 2010 het aantal arbeidsplaatsen toe met 19 % terwijl de bevolking en beroepsbevolking in dit gebied nauwelijks met 1 % groeit. Dit heeft tot gevolg dat het verschil tussen aantal arbeidsplaatsen en beroepsbevolking verdubbelt

¹⁵⁹ Het mobiliteitshandboek, praktische gids bij de mobiliteitsconvenants, hoofdact (moederconvenant), Kluwer, 1996

Recent werden door de Vlaamse Regering ook een aantal initiatieven genomen om te komen tot betere integratie van milieubekommernissen in het mobiliteitsbeleid. Om deze integratie te bevorderen werd een module mobiliteit opgenomen in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, gemeenten en provincies 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' die voorziet in een milieutoetsing van het lokale mobiliteitsplan. Door het milieubeleid naast het mobiliteitsbeleid te leggen en te analyseren waar er knelpunten zijn en hoe deze knelpunten kunnen opgelost of verminderd worden kan een bijdrage geleverd worden tot een op een meer duurzame leest geschoeid mobiliteitsplan.

In de nabije toekomst zullen de richtlijnen met betrekking tot de jaarlijkse en vijfjaarlijkse evaluatie worden aangepast zodat de milieuevaluatie hiervan deel zal uitmaken.

Maar ook een afstemming met de andere beleidsdomeinen is wenselijk gezien de sterke vervlechting van mobiliteit en de diverse maatschappelijke activiteiten. Vanuit het stedenbeleid¹⁶⁰ wordt dan ook aangedrongen om naar de toekomst toe werk te maken van een leefbare en duurzame steden waarin tezelfdertijd economische ontwikkeling, sociale rechtvaardigheid en ecologische kwaliteit worden bereikt en waarbij op een rechtvaardige manier tegemoet wordt gekomen aan de behoeften van alle stadsgebruikers (i.e. het bevorderen van welzijn maar ook het invullen van de verplaatsingsbehoefte edm).

Voorgesteld wordt om vanuit de Vlaamse Overheid steden en gemeenten te blijven stimuleren of ondersteunen bij hun streven naar een meer geïntegreerde beleidsvoering.

Via een doordachte en een verantwoorde locatie van publiekstrekkingen kan de bereikbaarheid van deze functie met het openbaar vervoer of te fiets worden gegarandeerd. Goede afstemming tussen werkgelegenheid en de actieve bevolking laat toe de (auto)verkeersstromen nog sterker te beheersen. Het behoort echter tot de autonomie van de steden en gemeenten om hieraan gevolg te geven.

Aan het gebrek aan beleidsafstemming op gemeentelijk niveau liggen meerdere oorzaken ten gronde¹⁶¹. Vooreerst is er het feit dat samenwerking tussen de verschillende gemeentelijke diensten nieuw was en bijgevolg soms moeizaam verliep. Binnen de cluster mobiliteit van het milieuconvenant ligt het accent dan ook voornamelijk op het bevorderen van de samenwerking tussen de mobiliteitsdienst en de milieudienst door het geven van een in-steek vanuit de milieudienst voor de invulling van de milieuaspecten in het mobiliteitsplan van de gemeente. Binnen het mobiliteitsconvenant werden de lokale besturen aangeraden om de gemeentelijke begeleidingscommissie te versterken met iemand met kennis van milieuzaken of milieubeleid.

Maar ook het feit dat de verschillende planprocessen (opmaak mobiliteitsplan, ruimtelijk structuurplan, Gemeentelijk na tuurontwikkelingsplan, e.d.m.) meestal niet synchroon lopen bemoeilijkt de beleidsafstemming. Het verschil in de juridische status tussen de verschillende beleidsplannen en meer bepaald tussen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het lokale mobiliteitsplan zorgde voor problemen in die zin dat het mobiliteitsplan soms te sterk werd gedomineerd vanuit de sector ruimtelijke ordening waardoor het lokale mobiliteitsplan veeleer een volgend dan wel een sturend karakter kreeg. Dit pleit voor het verlenen van een juridisch statuut aan lokale mobiliteitsplannen maar ook het toetsen van beleidsbeslissingen (b.v. ruimtelijke of economische beslissingen) op hun mobiliteitsconsequenties.

¹⁶⁰ Project Stadsmonitor, normatief kader 'Leefbare en duurzame steden', versie 26 juni 2002

¹⁶¹ Evaluatie Mobiliteitsplannen, Eindrapport, maart 2001, p.30

8.1.2 Beleidsafstemming tussen bestuursniveaus

Voor de realisatie van de ambities op niveau van de doelstellingen, kritische succesfactoren en maatregelenpakketten is een sterke betrokkenheid en medewerking vereist van zowel het lokale als het federale beleidsniveau.

Beleidsafstemming met het gemeentelijk beleidsniveau

Autoluwe centra zijn volgens het Vlaamse Parlement dikwijls de beste oplossing zowel voor bewoners, horeca als handel terwijl de inrichting van autovrije woonerven of woonwandelgebieden het wonen in de stad aantrekkelijk moet maken. Ook worden de bestaande woonerven nog te vaak gedomineerd door geparkeerde of rijdende wagens en initiatieven als speelstraten blijven sporadisch (alleen in vakanties, alleen tijdens een week van vervoering).

Het lokale mobiliteitsbeleid zeker in grote agglomeraties moet gericht zijn op een verstandig gebruik van de eigen auto. Daarom dient volgens het Vlaamse Parlement gezocht te worden naar meer permanente oplossingen en dit in nauwe samenhang met maatregelen om het aanbod van het openbaar vervoer te verhogen en de voorzieningen voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Inzake openbaar vervoer hebben gemeenten vooral een belangrijke rol te vervullen in het verzekeren van de doorstroming van het openbaar vervoer. Voor wat het fietsverkeer betreft dient de gemeente aanvullend aan de inspanningen van het gewest te voorzien in veilige infrastructuur of fietsmogelijkheden.

Het streven naar een autoluwe steden waarbij de bereikbaarheid verzekerd wordt via een goed functionerend openbaar vervoer en een veilig fietsverkeer impliceert ook een restrictief parkeerbeleid. Reeds in het verleden werden gemeenten aangespoord om in het kader van het convenantbeleid werk te maken van een stand-still inzake parkeren. Naar de toekomst toe is het wenselijk dat de inspanningen om te komen tot een actief parkeerbeleid, dat restrictief optreedt ten aanzien van het bezoekend verkeer en faciliterend ten aanzien van het bewonersparkeren worden verder gezet.

Specifiek met het oog op het vrijwaren van de mobiliteit van kwetsbare groepen (kinderen, ouderen, minder validen) in de samenleving dient werk gemaakt te worden van de toegankelijkheid van het openbaar domein (toegankelijkheid van bushaltes, vlakheid van voetpaden, ...). Het Vlaamse Parlement vraagt hierbij bijzondere aandacht voor kinderen (aanleggen van brede voetpaden, inperken van parkeerplaatsen van auto's die speelruimte van kinderen inperken, ...). Maar ook het invoeren van snelheidsbeperkingen die rekening houden met de reactiesnelheid van kinderen is hierbij belangrijk.

Een op de omgeving afgestemde rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer is niet alleen belangrijk voor het verhogen van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. "Naleving van snelheidsbeperkingen zal ook significante gevolgen hebben in termen van vermindering van de uitstoot van broeikasgassen", aldus de Europese Commissie in haar witboek ¹⁶².

Via de nieuwe samenwerkingsovereenkomst¹⁶³ tussen het Vlaams Gewest, gemeenten en provincies worden zij aangezet hun vloot met milieuvriendelijke voertuigen uit te bouwen

¹⁶² "Het stadsverkeer neemt zodoende 40% voor zijn rekening van de kooldioxide-uitstoot die verantwoordelijk is voor de verandering van het klimaat, naast de andere vervuiling met verontrustende gevolgen voor de gezondheid van de inwoners van steden, met name vanwege de stikstofoxiden die ozonpieken veroorzaken en vanwege deeltjes waarvoor geen voorschriften bestaan." Europese Commissie, Witboek: Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, 2001, p. 93

¹⁶³ Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling, samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams gewest, gemeenten en provincies goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 december 2001

en acties te ondernemen om het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen te bevorderen. Daarnaast worden gemeenten aangezet om werk te maken van natuurvriendelijke infrastructuur op basis van de GNOP's.

Ten slotte vraagt het Vlaamse Parlement dat gemeenten, meer nog dan in het verleden werk zouden maken van het aanpakken van het vrachtwagenprobleem.

Voor de concrete projecten wordt verwezen naar de verschillende maatregelenpakketten.

Beleidsafstemming met het federale beleidsniveau

Om de automobilititeit te beheersen wordt in het mobiliteitsplan Vlaanderen voorgesteld om het aanbod aan openbaar vervoer tijdens de spits aanzienlijk te verhogen¹⁶⁴. Deze ambitie spoort met de beleidsintenties op federaal niveau om tegen 2010 het aantal reizigers met 50 % te verhogen.

Om deze effecten te bereiken is de uitbouw van het spoorwegennet voor zowel het personenverkeer als het goederenvervoer nodig evenals het verhogen van de kwaliteit van het spoorvervoer. Ten aanzien van de verdere uitbouw van het spoorvervoer is het belangrijk dat het concurrentiebeleid in de spoorwegsector garandeert dat de opstelling van de markt niet wordt afgeremd door dominante spoorwegmaatschappijen die al op de markt aanwezig zijn en zich niet vertaalt in aantasting van de kwaliteit van de openbare dienstverlening. Een coördinatie met het federale beleidsniveau is volgens het Vlaamse Parlement in het bijzonder nodig voor o.a. de spoorinvesteringen betreft het geplande voorstadsnet in Antwerpen, het GEN in Brussel.

Het verhogen van de kwaliteit van het spoorvervoer impliceert echter dat naast de maatregelen om het aanbod en de frequentie te verhogen ook geïnvesteerd wordt in sturingsystemen die ertoe moeten leiden dat zowel de betrouwbaarheid als de veiligheid verhoogt. Maar ook comfortverhogende maatregelen naar de gebruikers toe zijn belangrijk. Net zoals bij het stads- en streekvervoer inspanningen worden gedaan om de toegankelijkheid van het vervoersaanbod voor anders validen moeten ook bij het spoor de nodige inspanningen gedaan worden om de toegankelijkheid van stations, perrons, treinen en informatie te verbeteren.

Ook de inpassing van de spoorinfrastructuur zowel binnen de stedelijke omgeving (geluidsimpact) als binnen de open ruimte (ecologisch beheerde bermen, ...) vraagt om meer beleidsaandacht wil men de leefbaarheid van de steden bevorderen en de impact van transportinfrastructuur op de natuur milderen.

Ook de feitelijke fiscale begunstiging van het gebruik van bedrijfswagens voor het woonwerkverkeer dient door de federale overheid te worden afgebouwd.

Voorgesteld wordt om in het kader van het VESOC-overleg de besprekingen hieromtrent op te starten.

Maar ook inzake het verhogen van de rijvaardigheid via het aanpassen van de rijopleiding en het voeren van een effectief handhavingsbeleid heeft de federale overheid een belangrijke rol te spelen. De Vlaamse overheid kan deze controle taak vergemakkelijken door de inzet van onbemande camera's. Beide beleidsitems werden door de Staten-Generaal als prioritair naar voren geschoven om te komen tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Naar de toekomst is het wenselijk te komen tot een aanpassing van de voertuiginspectie.

Voor de concrete projecten wordt verwezen naar de verschillende maatregelenpakketten.

¹⁶⁴ + 66 % gemeten in treinkilometers

8.1.3 Instrumenten voor beleidsintegratie en beleidsafstemming

67. Integrale effectrapportering

Om te komen tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit is het wenselijk dat beleidsplannen of beleidsvoornemens getoetst worden op zowel hun ecologische, economische en sociale implicaties. Momenteel heeft enkel de milieueffectrapportering (planmer/projectmer) een decretale basis¹⁶⁵. Economische evaluaties zijn wettelijk niet verplicht en in praktijk vaak beperkt tot kostenbatenanalyses. Ook met betrekking tot de gebruikte methodologie bestaat er grote verschillen. Het in beeld brengen van de sociale implicaties van beleidsbeslissingen staat nog in zijn kinderschoenen.

Voorgesteld wordt om naar analogie met de milieu-impactanalyse een éénduidige methodologie uit te werken voor het in kaart brengen van zowel sociale als economische effecten van mobiliteit.

Op langere termijn kan gekeken worden hoe de verschillende effectbeoordelingen kunnen uitgroeien tot een integrale effectrapportage die een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

68. Mobiliteitseffectenrapportering (Mober)

Mobiliteit is geen activiteit op zich maar het gevolg van diverse maatschappelijke ontwikkelingen. De belangrijkste bijstellingen op vlak van mobiliteitsbeheersing dienen dan ook te komen vanuit de andere beleidsdomeinen (zie kritische succesfactor 1).

Voorgesteld wordt om de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport (mobiliteitstoets) verplicht te stellen voor beleidsbeslissingen of projecten met belangrijk mobiliteitsconsequenties¹⁶⁶.

Momenteel beschikt het mobiliteitsbeleid over geen enkel juridisch instrument om beleidsbeslissingen die worden genomen binnen de andere beleidsdomeinen af te toetsen op hun mobiliteitsgevolgen zowel naar de algemene ontwikkeling van de mobiliteit en het bereiken van de ambitieniveau op niveau van de verschillende beleidsdoelstellingen als naar het meer operationele niveau toe, met name de noodzakelijke investeringen op vlak van infrastructuuradaptaties, uitbreiding van vervoersdiensten edm. Dit maakt dat in de huidige situatie het mobiliteitsbeleid vaak voor voldongen feiten wordt geplaatst en het alsnog moeilijker wordt om op een kostefficiënte manier haar maatschappelijk rol te blijven vervullen.

Op termijn zal de methodiek die hierbij gebruikt wordt, moeten voldoen aan de kenmerken van een integrale effectrapportage (zie project 67).

69. Decretale basis voor het mobiliteitsbeleid

De zwakte van het mobiliteitsbeleid, zowel op lokaal¹⁶⁷ als regionaal niveau, ten aanzien van vooral het ruimtelijk beleid maar ook het milieubeleid is gelegen in het ontbreken van een juridisch statuut voor het mobiliteitsbeleid.

¹⁶⁵ Ontwerp van decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage, stuk 1312 (2001-2002) – Nr. 1, goedgekeurd door het Vlaamse Parlement in haar plenaire zitting van 11.12.2002 (B.S. 13.02.2003).

¹⁶⁶ Het in kaart brengen van de effecten op mobiliteit bij belangrijke beleidsbeslissingen is ook één van de belangrijkste conclusies van het ECMT seminar van 16 december 2002 “Managing the fundamental drivers of transport demand”.

Het verlenen van een juridisch statuut aan het mobiliteitsbeleid betekent niet dat het beleid zowel op gewestelijk als lokaal niveau wordt vast gebetonneerd voor een periode van 10 jaar. Het mobiliteitsvraagstuk is immers onderworpen aan voortdurend wijzigende omstandigheden. Om snel te kunnen inspelen op zich wijzigende situaties dient de Vlaamse Regering, aldus het Vlaamse Parlement, over voldoende beleidsruimte te beschikken. Daarom wordt voorgesteld om het Mobiliteitsplan Vlaanderen op te vatten als een richtinggevend document¹⁶⁸ waarvan de overheid bij gemotiveerde beslissing kan afwijken.

Ook op lokaal niveau zou het wenselijk zijn om lokale mobiliteitsplannen een richtinggevend statuut te geven en de consistentie met het gewestelijk mobiliteitsplan verplicht te stellen¹⁶⁹.

Voorgesteld wordt om een wettelijk kader op te stellen voor de mobiliteitsplanning op gewestelijk niveau als aanvulling op het decreet over de gemeentelijke mobiliteitsconvenants en gemeentelijke mobiliteitsplannen.¹⁷⁰

Dit decreet dient de beleidslijnen op lange termijn vast te leggen evenals de opmaak en herzieningsprocedures, de afstemming met o.a. het ruimtelijk beleid¹⁷¹ en de verhouding tot de lokale mobiliteitsplannen. De ombuiging van het bestaand mobiliteitsbeleid vergt een lange termijn beleid, een continuïteit op niveau van de beleidsdoelstellingen en de gevoerde beleidsstrategie evenals een beleidsconsistentie op de verschillende bestuursniveaus. Ook de inspraak van de burgers en verenigingen in de mobiliteitsplanning dient op elke niveau maximaal gegarandeerd te worden. Tot slot dient ook de opvolging en evaluatie van het mobiliteitsplan stevig verankerd te worden.

70. Beleidsovereenkomsten¹⁷²

De 'verticale' afstemming van beleid is een uitdaging waarmee de meeste beleidsdomeinen worden geconfronteerd. Binnen het mobiliteitsbeleid is deze uitdaging echter bijzonder kritisch aangezien een niet onbelangrijk aantal bevoegdheden zich op het federale (spoorwegen, verkeerswetgeving, verkeershandhaving edm.) of lokale niveau (gemeentewegen, parkeerbeleid, edm.) bevinden.

In het kader van 'Beter Bestuurlijk Beleid' wordt de piste onderzocht om via beleidsovereenkomsten het beleid op de verschillende beleidsniveaus beter op elkaar af te stemmen. Onder beleidsovereenkomsten worden vrijwillig afgesloten, schriftelijke overeenkomsten verstaan tussen twee of meer bestuursniveaus die tot stand komen na overleg en samenspraak en waarbij de betrokken besturen een grote mate van beleidsruimte bekomen. Voor de duur van de beleidsovereenkomst wordt, na overleg en samenspraak tussen de partners die de beleidsovereenkomst afsluiten, een beleidsplan opgemaakt dat volgende elementen bevat:

¹⁶⁷ Lokale mobiliteitsplannen worden op de audit enkel conform verklaard. Dit betekent niet noodzakelijk dat zij consistent zijn met het regionale beleid.

¹⁶⁸ De Serv pleit in haar aanbevelingen ervoor dat de doelstellingen die op basis van het mobiliteitsplan worden opgenomen zodanig bindend zijn dat zij ook effectief doorwerken in het beleid van de Vlaamse overheid en waar nodig in het beleid van de lokale en provinciale overheden.

¹⁶⁹ In de huidige situatie worden lokale mobiliteitsplannen enkel conform verklaard. Ook bij de evaluatie en bijsturing van deze plannen is geen verplichting voorzien met betrekking tot de consistentie met het gewestelijk mobiliteitsbeleid

¹⁷⁰ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹⁷¹ In haar resolutie wijst het Vlaamse Parlement er trouwens expliciet op dat het te voeren mobiliteitsbeleid rekening moet houden met de bepalingen van het RSV, alsook met eventuele wijzigingen van elk RSV in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van het RSV. Bij de besluitvorming over het RSV zal het (Ontwerp) Mobiliteitsplan Vlaanderen wel als basis genomen worden voor de eventuele wijzigingen van het RSV.

¹⁷² Kerntakendebat, naar een optimale verhoudingen tussen de verschillende bestuursniveaus in Vlaanderen, consensustekst opgesteld door de werkgroep bestuurszaken en gevalideerd door het politiek coördinatieteam op haar vergadering van 13 mei 2002

- de lokale strategische en operationele doelstellingen en de beoogde effecten (dit uiteraard binnen het globale beleidskader uitgetekend door de Vlaamse Regering);
- de te realiseren prestaties. Deze zijn afgeleid van de vooropgestelde doelstellingen;
- de wijze waarop men de gewenste effecten en de te realiseren prestaties zal opvolgen (indicatoren);
- de toewijzing van middelen aan de geformuleerde doelstellingen ;
- de wijze waarop de bevolking en lokale actoren betrokken worden bij de voorbereiding en de uitvoering van de overeenkomst;
- de wijze van monitoring en evaluatie.

Voor de verdere concretisering en toepassing van dit instrument wordt verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid' en de beslissingen die op dit vlak genomen worden.

71. Gebiedsgerichte samenwerking¹⁷³

Mobiliteitsproblemen zijn vaak complexe problemen waarvan de oplossing de samenwerking vraagt van verschillende bestuursniveaus (Vlaamse overheid, provincie, gemeente) en/of meerdere beleidsdomeinen. Afhankelijk van de aard van het probleem moeten de relevante partners (verkozen besturen, derden) dan ook op een georganiseerde en procesmatige wijze kunnen samengebracht en ingezet worden om te komen tot een gepaste oplossing.

De laatste jaren wordt hierbij meer en meer aandacht besteed aan de methode van de gebiedsgerichte¹⁷⁴ samenwerking als bestuurlijke oplossing voor dergelijke complexe maatschappelijke problemen (bijvoorbeeld het Masterplan Antwerpen).

Voorgesteld wordt om, naar analogie met het Masterplan Antwerpen ook voor de overige grootstedelijke gebieden (Gent en Brusselse Rand) de mobiliteitsproblemen uit te klaren via een gebiedsgerichte samenwerking.

Ook andere mobiliteitsproblemen (cfr. toeristische bereikbaarheid van de kust, ...) die om een multidisciplinaire en bovenlokale aanpak vergen kunnen op deze manier aangepakt worden. Provinciebesturen kunnen hierbij coördinerend optreden. Evenmin als de andere partners kunnen zij het alleenrecht op het project opeisen.

Om gebiedsgerichte samenwerking tot een goed einde te brengen is een succesvol samenwerken noodzakelijk . Dit betekent dat alle partners uitzicht moeten hebben op winst maar ook dat duidelijke afspraken (wie doet wat, wie betaalt wat?) worden gemaakt die vastgelegd worden in overeenkomsten of contracten tussen de verschillende partijen.

Voor een verdere uitwerking van het gebiedsgericht werken wordt verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'.

¹⁷³ Naar optimale verhoudingen tussen de verschillende bestuursniveaus in Vlaanderen, kerntakendebat, consensustekst opgesteld door de werkgroep bestuurszaken en gevalideerd door het politiek coördinatieteam op haar vergadering van 13 mei 2002

¹⁷⁴ Om van een gebiedsgerichte werking te kunnen spreken moet het eveneens gaan over problemen eigen aan een bepaald gebied (wijk, streek, ...). Dit betekent dat de samenhang van de verschillende elementen uniek of specifiek is voor een bepaald gebied. Zodanig zelfs dat er onmogelijk een standaardprocedure kan worden uitgewerkt met de klassieke instrumenten en taakverdeling tussen en in de schoot van de betrokken overheden. Het is in de plaats hiervan aangewezen om door samenwerking 'op maat van het gebied en het probleem' een oplossing uit te werken.

72. Optimaliseren van bestaand beleidsinstrumentarium

Al herhaaldelijk werd gewezen op het feit dat mobiliteitsproblemen onlosmakelijk verbonden zijn met ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Het is vanuit dit oogpunt dan ook niet langer aangewezen om mobiliteitsproblemen te isoleren uit hun contextuele omgeving en er oplossingen voor te bedenken die abstractie maken van deze context.

Dit betekent vooreerst dat mobiliteitsoverwegingen sterker aan bod komen in de besluitvormingsprocessen binnen andere beleidsdomeinen. Het mobiliteitseffectenrapport (zie project 68) kan hierbij een ondersteunende rol spelen door het inzichtelijk te maken van deze effecten. Anderzijds dienen ook de eigen instrumenten en beleidsprocessen oog te hebben voor deze ruimere inbedding.

Voorgesteld wordt om de bestaande beleidsinstrumentarium zowel binnen het eigen als de andere beleidsdomeinen te screenen en desgevallend bij te sturen om zowel het sturend vermogen op de mobiliteit als de contextuele inkadering ervan te vergroten.

Zo laat de opmaak van strategische ontwikkelingsplannen voor een regio in theorie toe de problemen (inclusief de mobiliteitsproblemen) geïntegreerd te benaderen. Via ruimtelijke uitvoeringsplannen op de verschillende planningsniveaus kan aan toekomstige bestemmingen, inrichting of beheer van gebieden een verordenende en bijgevolg bindende kracht verleend worden. Daarnaast is er het instrument van de streefbeeldens die niet alleen toelaat om de ontwikkelingsperspectieven te schetsen op niveau van de individuele verbindingen (infrastructureel) maar ook te komen tot een zo goed mogelijke inpassing in de omgeving. Milieupacten kunnen dan weer via de milieueffectrapportering op projectniveau gemilderd worden.

73. Compensaties bij verlies van natuur

De constructie van nieuwe verkeers- en vervoersinfrastructuur ((spoor)wegen of kanalen) veroorzaakt steeds een nettoverlies aan biotoop voor fauna en flora. Momenteel voorziet de Europese reglementering in een verplichte compensatie voor het verlies van gebieden met een Europese bescherming.

Gezien de beperkte oppervlakte van Vlaanderen is het niet steeds mogelijk om ter compensatie een gebied te vinden met een identieke natuurwaarde.

Voorgesteld wordt te onderzoeken op welke wijze het verlies aan ecologisch belangrijke gebieden in Vlaanderen kan worden gecompenseerd.

8.2 Bevorderen van de verantwoordelijkheidszin

Het aantal actoren dat betrokken is bij de uitbouw van een performant en duurzaam vervoerssysteem wordt alsmaar groter. Hierdoor is vaak in praktijk het optreden van de verschillende actoren zeer verschillend en mogelijk zelfs tegengesteld aan elkaar (bijvoorbeeld als gevolg van verschillen in visie). Hierdoor dreigt het vervoerssysteem op en over de verschillende bestuursniveaus niet als één systeem gemanaged te worden en verliest het zijn performantie naar de gebruiker. Maar ook aan de alsmaar toenemende maatschappelijk vraag naar duurzaamheid en inpassing in de omgeving wordt niet steeds gevolg gegeven.

Om in de toekomst te komen tot een duurzaam transportsysteem met een naar de gebruikers ervan snelle en efficiënte dienstverlening is het belangrijk werk te maken van een responsabiliseerde organisatie. Partnerschap en gelijkwaardigheid binnen de krijtlijnen van

homogene bevoegdheden en goede afspraken omtrent de verantwoordelijkheden tussen beleidsactoren over en op de verschillende bestuursniveaus zijn hierbij fundamentele voorwaarden. Deze afspraken dienen niet enkel betrekking te hebben op de wijze van invulling van de eigen beleidsfinaliteiten maar ook over de manier waarop invulling zal worden gegeven aan diverse maatschappelijke bekommernissen zoals het streven naar duurzame ontwikkeling, de toenemende vraag naar inpassing van infrastructuur zowel in de stedelijke omgeving als in de open ruimte,

Omdat de realisatie van het mobiliteitsbeleid grote extra financiële inspanningen zal vergen is de Vlaamse Regering van oordeel dat alle betrokken partners moeten worden geresponsabiliseerd vanuit het principe van efficiënte en effectieve openbare financiën, gekoppeld aan het inzicht dat iedere betrokken actor zijn verantwoordelijkheid moet nemen¹⁷⁵.

8.2.1 Duidelijke taakverdeling tussen de verschillende bestuursniveaus

Omdat elk van deze overheidsniveaus zijn verantwoordelijkheid moet kunnen dragen en aanspreekbaar kunnen zijn voor de wijze van uitoefening van deze bevoegdheden is een duidelijke afbakening van de bevoegdheden op de verschillende overheidsniveaus vereist.

Bij de verdeling van de bevoegdheden dient het principe van de subsidiariteit als uitgangspunt te worden gehanteerd. Ook in het mobiliteitsbeleid dienen zaken die doelmatig door een lager bestuursniveau kunnen worden verricht niet door een hoger niveau te gebeuren. De uitoefening van de bevoegdheden op een hoger niveau moet steunen op afdoende en overtuigende motieven.

Voor wat betreft het uitklaren van de bevoegdheden tussen de verschillende bestuursniveau wordt verwezen naar zowel het kerntakendebat voor wat betreft de opdeling van bevoegdheden tussen het Vlaamse Gewest, de provincie en gemeenten en naar hoofdstuk 11 (Aanbevelingen voor een verdere staatshervorming) voor wat betreft de wenselijkheid van een overheveling van bevoegdheden van het federale beleidsniveau naar het gewestelijk niveau.

8.2.2 Duidelijke taakverdeling tussen de verschillende beleidsactoren

In het kader van het project 'Beter Bestuurlijk Beleid' zullen in de toekomst in Vlaanderen volgende instanties instaan voor de voorbereiding en realisatie van het mobiliteitsbeleid¹⁷⁶:

- Het departement Mobiliteit

Het departement bereidt het strategisch mobiliteitsbeleid voor. Dit houdt o.m. het volgende in:

- de planning en de strategie voor het mobiliteitsbeleid met inbegrip van het algemene beleid over het personen- en het goederenvervoer;
- het strategisch havenbeleid en het integraal waterbeleid,
- het afstemmen van het beleid met gemeenten, provincies en andere beleidsdomeinen,

¹⁷⁵ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

¹⁷⁶ Zie beter bestuurlijk beleid

- het overleg met de federale, de Europese en de internationale niveaus,
- de voorbereiding en de coördinatie van investeringen en begroting en beheerscontracten
- het beheer van de regionale luchthavens.

Voor de realisatie of uitvoering van het mobiliteitsbeleid op gewestelijk niveau staan volgende agentschappen in¹⁷⁷:

- **Agentschap Wegen en Verkeer (IVA).**

Dit agentschap heeft als missie het bijdragen tot het verzekeren van de vlotte en veilige verplaatsing over de gewestwegen van mensen en goederen op een duurzame wijze. Daartoe zorgt ze voor de investeringswerken van de gewestwegen en het onderhoud ervan en zorgt ze voor het beheren en het vervoer over die wegen.

De taken die door dit agentschap worden uitgevoerd hebben dan ook betrekking op de aanleg, onderhoud en beheer dan de gewestwegen en de autosnelwegen (inclusief fietspaden, signalisatie, bruggen en andere weginfrastructuur), de organisatie van het wegverkeer (verkeersmanagement, plaatsing van signalisatie, verkeerslichten en andere wegenuitrusting), informatievoorziening aan de weggebruikers en het bevorderen van de verkeersveiligheid.

- **Agentschap Technische Opdrachten Mobiliteit (IVA)**

Het agentschap levert de technische oplossingen en draagt substantieel bij tot een duurzame mobiliteit en tot de duurzame veiligheid en kwaliteit van de infrastructuur en uitrusting in Vlaanderen.

Als zodanig kan dit agentschap omschreven worden als een studie- en adviesbureau dat totaalprojecten aflevert in burgerlijke bouwkunde, geotechniek, topografie en fotogrammetrie, kwaliteitszorg, prijzenbeleid, aanleg en onderhoud van elektromechanische uitrustingen en telematica, Dit agentschap geeft ook technische ondersteuning aan de andere entiteiten van Mobiliteit, de overige beleidsdomeinen en aan derden.

- **VVM-De Lijn (EVA)**

Het geregeld gemeenschappelijk stads- en streekvervoer verzekeren, binnen het kader gedefinieerd door de Vlaamse Regering, teneinde op socio-economisch verantwoorde wijze te voldoen aan de evoluerende mobiliteitsbehoeften in, van en naar het Vlaamse Gewest.

Dit agentschap staat in voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen, het leerlingenvervoer en het bedrijfsvervoer. Daarnaast ontwikkelt dit agentschap een eigen commerciële strategie binnen een kader gegeven door de Vlaamse Regering.

- **De Scheepvaart NV (EVA)**

De missie van dit agentschap is het instaan voor een duurzaam, integraal en dynamisch beheren (onder andere onderhouden, exploiteren, investeren en commercialiseren) van de waterwegen en de gronden, met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel

¹⁷⁷ De taken van het agentschap voor Water en Zeewezen hebben betrekking op de Maritieme toegang en havens, het nautisch beheer met scheepvaartbegeleiding, vloot en loodswezen, kust en jachthavens en integraal waterbeleid met aandacht voor het multifunctionele gebruik van de waterwegen en de bescherming tegen schade die het water kan aanrichten. Voor het definiëren en het verantwoorden van deze activiteiten wordt verwezen naar de in opmaak zijnde strategische plannen voor de havens, het in opmaak zijnde beleidsplan waterrecreatie en het beleidsplan water,

gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren, om zo te beantwoorden aan de vraag en de behoeften van elke klant. Als zodanig beheert, exploiteert en onderhoudt de Scheepvaart NV de volgende bevaarbare waterwegen: het Albertkanaal, de Kempische kanalen, de Maas en de Schelde-Rijnverbinding.

Daarnaast bevordert De Scheepvaart NV ook de scheepvaart, verzekert ze een vlot en veilig scheepvaartverkeer (beheersing van waterpeil, bediening van bruggen en sluizen, ...), int zij de scheepvaartrechten, levert de vergunningen af en beheert de gronden. Verder doet zij aan integraal waterbeheer met aandacht voor multifunctionaliteit (waterrecreatie, veiligstellen van waterreserves, enz.).

- **Waterwegen en Zeekanaal NV (EVA)**

Het duurzaam, integraal en dynamisch beheren (onder andere onderhouden, exploiteren, commercialiseren, investeren) als maatschappelijk project, van de waterwegen en de gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren, om zo te beantwoorden aan de vraag en de behoeften van elke klant.

De Waterwegen en Zeekanaal NV beheert, exploiteert en onderhoudt de volgende bevaarbare waterwegen: het Zeekanaal Brussel-Schelde, de binnvaarwegen en het bevaarbare deel van het Scheldebekken. Daarnaast bevordert zij, naar analogie met De Scheepvaart NV ook de scheepvaart, verzekert ze een vlot en veilig scheepvaartverkeer (beheersing van waterpeil, bediening van bruggen en sluizen, ...), int zij de scheepvaartrechten, levert de vergunningen af en beheert de gronden. Verder doet zij aan integraal waterbeheer met aandacht voor multifunctionaliteit (waterrecreatie, veiligstellen van waterreserves, enz.).

Tezamen met het departement Mobiliteit en de managementondersteunende dienst vormen de IVA's en de EVA's het ministerie van Mobiliteit. Voor de verdere invulling van het takenpakket van dit ministerie wordt verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'.

Een andere belangrijke actor voor het mobiliteitsbeleid is de NMBS. Deze maatschappij heeft als eerste taak de openbare dienstverlening voor rekening van de Belgische Staat, van het binnenlands vervoer van reizigers en het onderhoud en de instandhouding van het spoorwagennet. Al haar andere taken moeten beantwoorden aan commerciële doelstellingen.

Het goederenvervoer via het spoor wordt verricht door de Belgian Freight Group bestaande uit B-cargo, IFB en ABX Logistics, vrachtoperatoren binnen de NMBS groep.

8.2.3 Samenwerking tussen beleidsactoren

Het realiseren van de ambities op niveau van de strategische doelstellingen en maatregelenpakketten vereist niet alleen een zo groot mogelijke afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen en bestuursniveau. Ook op niveau van de verschillende beleidsactoren is een gecoördineerd optreden noodzakelijk. Zo is bijvoorbeeld het realiseren van de doorstroming openbaar vervoer belangrijk voor het verhogen van de kwaliteit ervan. Toch is de Vlaamse Vervoermaatschappij hiervoor afhankelijk van de inspanningen die op dit vlak worden gedaan door zowel het toekomstig agentschap Wegen en Verkeer als door de verschillende lokale besturen voor wat de gemeentewegen betreft. Ook in het goederenvervoer zal het stimuleren van de vervoersalternatieven zoals spoor en binnenvaart baat heb-

ben bij goede aansluitingen via de weg. Ook concurrentie tussen spoor en binnenvaart dient vermeden te worden. Het behalen van de milieudoelstellingen en de leefbaarheidsdoelstelling vereist dat meer dan in het verleden het geval was, rekening wordt gehouden met het voorkomen van natuur en milieuschade en de inpassing van infrastructuur in de omgeving (stedelijke omgeving en openruimte).

Naar de toekomst toe is het dan ook wenselijk op organisatorisch vlak de nodige aandacht te besteden aan de coördinatie en de samenwerking niet alleen tussen de verschillende toekomstige agentschappen die instaan voor de realisatie van het mobiliteitsbeleid. De in het kader van het project 'Beter Bestuurlijk Beleid' voorziene managementgroep kan hierbij een belangrijke rol spelen. Deze managementgroep wordt immers omschreven als een netwerkingsplatform voor constructieve interactie tussen het departement en de IVA's en EVA's op niveau van het beleidsdomein en op niveau van het beleidsveld. Als zodanig vormt de managementgroep een integrator rol op niveau van de beleidsondersteuning en beleidsuitvoering.

Maar ook met actoren uit andere beleidsdomeinen (ruimtelijke ordening, milieu, ...) is een constructieve samenwerking noodzakelijk. Ook deze vorm van samenwerking dient op de verschillende niveaus van de beleids- en beheerscyclus (beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering, beleidsopvolging en beleidsevaluatie) voldoende aandacht te krijgen. Veelmeer dan het voorzien in formele overleg en samenwerkingsprocedures is hier de mentaliteit (bereidheid tot samenwerking) van de verschillende actoren doorslaggevend voor een succesvol resultaat.

8.2.4 Verantwoorde aanwending van de financiële middelen

De Vlaamse overheid stelt de financiële middelen ter beschikking in ruil waarvoor de actoren (lokale besturen via beleidsovereenkomsten of agentschappen via beheersovereenkomsten) vooraf afgesproken resultaten realiseren. Omdat een deugdelijk overheidsbeleid (government governance) erop gericht is de beschikbare middelen optimaal aan te wenden om een zo hoog mogelijk maatschappelijk effect te bekomen dient vooreerst de weloverwogenheid van beleidsbeslissingen aangetoond te worden. Onder weloverwogenheid verstaan we dat vertrekkend vanuit de analyse van de problematiek en het onderzoeken van mogelijke alternatieven onderbouwde keuzes wordt gemaakt.

Een verantwoorde aanwending van de financiële middelen impliceert ook dat doorheen de beleids- en beheercyclus (cyclus van beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering, beleidsopvolging en -evaluatie) rekening houdend met de principes van principes van zuinigheid (economy), efficiëntie, effectiviteit en ethiek (de vier E's). Een deugdelijk overheidsbestuur houdt immers een overheidsoptreden in waarbij rechtmatigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid (de drie R's) gegarandeerd wordt in combinatie met de hoger vermelde vier E's.

Het op een transparante wijze verschaffen van de verantwoordingsinformatie (inclusief financiële verantwoording) over het bereiken van de beleidsdoelstellingen zowel ten aanzien van de overheid zelf als ten aanzien van de burger is een noodzakelijke voorwaarde om op termijn te komen tot een optimale kredietaanwending.

Voor wat de verdere uitwerking betreft wordt verwezen naar het project 'Beter bestuurlijk beleid'.

8.2.5 Responsabilisering van de burger

De slaagkansen van een beleid zijn niet enkel afhankelijk van de mate waarin verschillende overheden kunnen geresponsabiliseerd worden. Het is evenzeer van belang te kunnen rekenen op de medewerking van de burger voor die aspecten van het beleid waar aangestuurd wordt op een gedragsaanpassingen (modale keuze, rijgedrag, rijstijl, ...).

Voor de maatregelen die moeten leiden tot een responsabilisering van de burger verwijzen wij o.a. naar de projecten 34, 35, 36, 39, 42, 43, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59...).

8.2.6 Instrumenten voor het bevorderen van de verantwoordelijkheidszin

74. Doelmatigheidsanalyse

Het Vlaamse Parlement vraagt dat de beschikbare overheidsmiddelen zo efficiënt en effectief mogelijk worden ingezet. Met betrekking tot het efficiënt beheren van de overheidsmiddelen wordt doelmatigheidsanalyse als instrument naar voren geschoven. Doelmatigheidsanalyse kan omschreven worden als een analyse van de middelen, de activiteiten, de prestaties en de effecten van een overheidsorganisatie en dit in relatie tot de vooropgestelde doelstellingen.

Voorgesteld wordt dat in de toekomst de verschillende investeringsprogramma's van de verschillende actoren (wegen, waterwegen, stads- en streekvervoer) worden onderworpen aan een doelmatigheidsanalyse.

75. Integratie van budgettaire en economische en analytische boekhouding

De nadruk die in het kader van een nieuw bestuurlijk beleid gelegd wordt op deugdelijk bestuur, in het bijzonder zuinigheid, effectiviteit en efficiëntie, vereist dat een beeld kan worden verkregen over de opbrengsten en de kosten van het overheidsoptreden. De bestaande wetgeving op de rijkscomptabiliteit kon hieraan niet tegemoetkomen daar zij voornamelijk een boekhouding rond verplichtingen en kasverrichtingen was. Een resultatenrekening met kosten en opbrengsten zoals in de economische boekhouding ontbreekt daarin volledig. Een verplichte invoering van een algemene economische en analytische boekhouding vult die leemte op. Hierdoor moet het mogelijk worden om een doorgedreven analyse te maken van de kosten en opbrengsten die aan een bepaalde activiteit, project of organisatorische entiteit verbonden zijn en om te onderzoeken hoe de efficiëntie van de werking kan worden verbeterd.

Voor de verdere uitwerking wordt verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid' en naar het voorontwerp van decreet houdende regeling van de begrotingen, de boekhouding, de controle inzake subsidies, en de controle door het Rekenhof.

76. Beheersovereenkomsten met agentschappen

In de toekomst zullen verschillende verzelfstandigde (interne of externe) agentschappen instaan voor de realisatie van het mobiliteitsbeleid. Ten behoeve hiervan zal tussen de bevoegde Vlaamse minister, gemachtigd door de Vlaamse Regering, en een verzelfstandigd (uitvoerend of dienstverlenend) agentschap een beheersovereenkomst worden afgesloten die handelt over de bijzondere regels en voorwaarden waaronder het agentschap opdrachten zoals omschreven in zijn oprichtingsbepalingen moet uitvoeren.

De beheersovereenkomst regelt ook de wederzijdse verantwoordelijkheden en verwachtingen in het kader van de geformuleerde doelstellingen. De overeenkomst wordt ook opgevat als een stuur- en opvolgingsinstrument binnen de volledige beleids- en beheerscy-

clus, en de financiële cyclus, en is in het bijzonder gericht op de doelmatige uitvoering of dienstverlening, de voortgangsbewaking en de evaluatie¹⁷⁸.

Gezien de interferenties tussen de verschillende beleidsactoren is wenselijk dat naast de eigen specifieke taken ook aspecten van bestuurlijke samenwerking tussen de verschillende agentschappen en met andere beleidsactoren buiten het beleidsdomein mee opgenomen worden in de beheersovereenkomsten die met de verschillende agentschappen zullen worden afgesloten.

Voor de verdere uitwerking van dit instrument wordt verwezen naar het project 'Beter Bestuurlijk Beleid'.

8.3 Zo groot mogelijke participatie aan het beleid

Het opstellen van beleids- of beheersovereenkomsten met gedifferentieerde verantwoordelijkheden naar elk van de betrokken beleidsactoren maar vooral de loyale uitvoering ervan impliceert het bestaan van een globaal gedeelde visie over de aanpak van de mobiliteitsproblematiek en de hierbij te volgen strategie. Het is dan ook niet wenselijk deze globale beleidslijnen uit te zetten vanuit het gewestelijk niveau zonder enige betrokkenheid van de agentschappen die instaan voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid, de andere bestuursniveau maar ook het maatschappelijk middenveld en de niet georganiseerde burger.

Een actieve participatie biedt immers de mogelijkheid om de noodzaak voor een bepaald overheidsoptreden te erkennen en mee te werken aan de uitwerking ervan om zo het draagvlak (slaagkansen) voor het te voeren beleid te vergroten. Het biedt tevens de kans om dit beleid zo goed mogelijk af te stemmen op wat er leeft bij de bevolking, bedrijven, gemeenten, edm.

8.3.1 Inspraak bij de probleemformulering

Om het mobiliteitsbeleid zo goed mogelijk te laten aansluiten op wat er leeft bij de bevolking, de verschillende maatschappelijke organisaties, bedrijven, bestuursniveau is het belangrijk geïnformeerd te zijn over alle mogelijke problemen waarmee individuen, verenigingen, instanties, edm te kampen hebben evenals over hun mogelijke oorzaken.

Bij het inventariseren van deze problemen en hun mogelijke oorzaken is het belangrijk een genuanceerd inzicht te verwerven omdat problemen zelden absoluut zijn voor alle maatschappelijke geledingen. Een aparte consultatie van deze diverse geledingen met specifieke aandacht voor bepaalde minderheden verdient dan ook de voorkeur. Deze aanpak biedt het voordeel dat elke actor (locale besturen, burgers, belangengroepen, experts, ...) op een specifieke manier kan worden benaderd om de eigen kennis en ervaring in te brengen maar ook dat een goed beeld kan worden opgebouwd van de percepties en prioriteiten die bij deze verschillende groepen leven.

Het is wenselijk om inspraak op niveau van de probleemformulering te voorzien zowel op niveau van de beleidsplanning (cfr. opmaak van een beleidsplan voor de lange termijn) als op niveau van concrete.

¹⁷⁸ Visienota beheersovereenkomsten

8.3.2 **Inspraak bij de beleidsformulering**

Reeds eerder is gewezen op de noodzaak om te komen tot een breed gedeelde maatschappelijke visie op mobiliteit en de hierbij te volgen strategie. Op dit moment bestaat er geen forum waar experts, stakeholders, belangengroepen of het brede publiek zijn mening kwijt kan met betrekking tot het te voeren of over het gevoerde beleid. In een modern mobiliteitsbeleid zou nochtans iedereen die zichzelf als een betrokkene ziet (omdat hij/zij de directe gevolgen van de maatregelen ondervindt, of omdat men interesse heeft om mee te denken), een gelijke kans moeten hebben om actief deel te nemen aan het proces. Dit veronderstelt het voorzien in ruime participatiemogelijkheden (met een lage drempel) evenals het bekendmaking van deze participatiemogelijkheden aan het ruime publiek. Ook hier moet specifieke aandacht gaan naar bepaalde minderheden.

Om de aangesneden mobiliteitskwesaties (problemen, oorzaken, oplossingen) te begrijpen is een bevattelijke informatie noodzakelijk met gerichte vragen naar commentaar van het brede publiek op de voorgestelde analyse, oplossingsrichtingen ed. Het breed bekendmaken van deze informatie en hierop reacties werven kan via een mix aan methoden gebeuren: neerleggen op publieke plaatsen, bekendmaking via de media, aanbieden op het internet, ed.

Tegelijk dient informatie verschaft te worden over de participatieprocedure zelf (met als criteria transparantie en eerlijkheid). Naast het inhoudelijk toelichten van de voorstellen is het immers belangrijk om zowel informatie te verschaffen over het doel van de publieksconsultatie en de tijdsplanning, aan wie om reactie werd gevraagd, als op welke manier de publieke commentaar zal worden verwerkt. Ook is het belangrijk dat er feedback komt over deze besluitvorming naar het publiek meerbepaald hoe er rekening is gehouden met de publieke commentaar en waarom de finale beslissing er zo uitziet.

Aanvullend op deze eerder passieve vormen van inspraak kan ook voorzien worden in meer actieve vormen van inspraak zoals het organiseren van debatten met burgerpanels, die bij elkaar genomen een dwarsdoorsnede van de samenleving vormen (representatief). Deskundigen (academici, ambtenaren, stakeholders) stellen zich op als informanten. Deze vorm van inspraak is drempel verlagend ten opzichte van het klassieke openbaar onderzoek en laat toe om erover te waken dat zo veel mogelijk groepen in de samenleving worden aangesproken.

8.3.3 **Inspraak bij de beleidsuitvoering**

In Vlaanderen bestaat momenteel binnen het mobiliteitsbeleid nauwelijks enige traditie of cultuur om inspraak te organiseren op project- of uitvoeringsniveau. Toch kan ook hier door overleg en het zoeken naar realiseerbare en voor zoveel mogelijk actoren accepteerbare oplossingen, het draagvlak voor bepaalde beleidsmaatregelen worden vergroot. Initiatieven zoals bijvoorbeeld het betrekken van scholen bij de herinrichting van schoolomgevingen dienen dan ook uitgebreid te worden naar andere projecten en veralgemeend hun toepassing te vinden.

Ook de burger kan hier, als ervaringsdeskundige, concrete informatie aanreiken die kan leiden tot een verbetering van het project. Zeker binnen stedelijke omgeving leidt een dergelijk overleg met de lokale bevolking niet alleen tot kwaliteitsverhoging maar ook tot een veel groter draagvlak ten aanzien van het te realiseren project. Bij het realiseren

van de missing links of elke andere ingrijpende wijziging van de verkeersinfrastructuur zal de bevolking betrokken worden via een adviserend openbaar onderzoek¹⁷⁹.

8.3.4 Instrumenten voor de inspraak

77. Oprichting Mobiliteitsraad Vlaanderen

De betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld bij de totstandkoming van het beleid is uitermate belangrijk. Voeling houden met en toetsen van beleidsintenties aan deze actoren vergroot de kans op het verwerven van een maatschappelijk draagvlak voor het beleid. Anderzijds kunnen ook onafhankelijke deskundigen, die gespecialiseerd zijn en een bepaalde beleidsmaterie en een geïntegreerde visie hebben over de grenzen van beleidsdomeinen of beleidsdomeinen heen, vanuit hun expertise een toegevoegde waarde leveren aan de beleidsvoering.

Voor het beleidsdomein mobiliteit wordt voorgesteld dat de Mobiliteitsraad Vlaanderen (Mora) optreedt als strategische adviesraad voor dit domein.

De opdracht van de strategische adviesraden is ruim en niet beperkt tot een louter reactieve adviesverlening naar aanleiding van min of meer uitgewerkte en concrete beleidsvoorstellen. Beleidsgerichte advisering moet ook kunnen plaatsvinden in een fase waarin een minister nog geen volledige duidelijkheid heeft over een problematiek en het beleid nog in een ontwikkelingsfase verkeert. Vanuit een proactieve en anticiperende houding moeten strategische adviesraden zelfs adviezen kunnen uitbrengen over maatschappelijke thema's waarmee de beleidsverantwoordelijken nog niet bezig zijn. Een strategische adviesraad moet ook kunnen functioneren als klankbord waaraan de beleidsverantwoordelijke nog onuitgewerkte ideeën voorlegt.

Voor de verdere uitwerking en samenstelling van de strategische adviesraden wordt verwezen naar het ontwerp van decreet tot regeling van strategische adviesraden.

78. Inspraakkanalen naar de niet georganiseerde bevolking

De Mobiliteitsraad Vlaanderen laat toe op een gestructureerde manier een dialoog te voeren tussen het beleid en het maatschappelijk middenveld (georganiseerde burger). Maar niet elke burger is of wenst zich te organiseren wat niet betekent dat hij daarmee een signaal zou geven van desinteresse om betrokken te worden bij de vormgeving en uitwerking van het mobiliteitsbeleid. Ervaringen in het verleden tonen juist aan dat mobiliteitsproblemen de meeste burgers nauw aan het hart liggen en dat de bereidheid om hierover in dialoog te treden vrij groot kan worden genoemd.

Voorgesteld wordt om aanvullend op de Mobiliteitsraad Vlaanderen ook te voorzien in de nodige inspraakkanalen met de niet georganiseerde bevolking en deze in de mate van het mogelijke ook procedureel te verankeren.

Mogelijke inspraakkanalen zijn het organiseren van focusgroepen belangrijk informatie aangereikt worden aan het beleid op niveau van de probleemstelling terwijl discussies over beleidsmaatregelen of beleidsopties het best via burgerpanels kunnen gevoerd worden. Maar ook hoorzittingen, referenda, openbare onderzoeken edm. kunnen belangrijke informatie opleveren over wat leeft bij de bevolking.

¹⁷⁹ Conform de vraag van het Vlaams Parlement, zitting 2001-2002, Voorstel van Resolutie van de heren Robert Voorhamme, André Denys, Johan Malcorps en Jos Bex betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan, Stuk 1040 (2001-2002) – Nr. 3

Om een grotere betrokkenheid van de bevolking bij de totstandkoming van het mobiliteitsbeleid (zowel beleidsvoorbereiding als beleidsuitvoering) te bewerkstelligen kan een overzicht van de verschillende inspraakmogelijkheden (hun voor- en nadelen, inzetbaarheid binnen het beleidsdomein, wijze van organisatie, edm.) onder de vorm van een vademecum ter beschikking gesteld worden van de verschillende beleidsactoren (agentschappen, lokale besturen, ...).

79. Vlaamse portaalsite voor mobiliteit

De Vlaamse portaalsite voor mobiliteit zijnde 'Mobiël Vlaanderen' heeft als doel informatie over het thema verkeer en mobiliteit in Vlaanderen naar het publiek te verspreiden. Een belangrijke voorwaarde om te komen tot een actieve participatie vanwege de bevolking aan het mobiliteitsbeleid is een goede informatieverschaffing.

Naast dit louter informatief gedeelte bevat deze website eveneens een interactief discussieforum over mobiliteit. Via dit on-line discussieforum wordt het mogelijk om de discussie tussen burgers onderling en burgers met de overheid stimuleren. Hierbij kunnen algemene thema's bediscussieerd worden. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om ook bepaalde groepen (bv. experts, ...) met elkaar te laten discussiëren in een voor hen speciaal toegankelijk gedeelte. Het discussieforum zal als onderdeel van de portaalsite voor mobiliteit worden gelanceerd in het voorjaar van 2003.

Voorgesteld wordt om in de toekomst beleidsinformatie via dit kanaal te verspreiden en belangrijke beleidsopties inzake mobiliteit via dit kanaal te toetsen op hun maatschappelijk draagvlak.

Als eerste stap in deze richting zou het voorleggen kunnen zijn aan een ruim publiek van de in dit document geformuleerd beleidsaanbevelingen. Ervaringen in het verleden hebben aangetoond dat wel de nodige voorzichtigheid aan de dag dient gelegd te worden bij het interpreteren van deze resultaten gezien zij zelden representatief zijn voor de ganse bevolking.

Naar de toekomst toe zal in het kader van e-government deze portaalsite verder worden uitgebouwd waardoor niet alleen informatie maar ook dienstverlening over verkeer en mobiliteit in Vlaanderen op geïntegreerde wijze naar de burger/gebruikers van het vervoerssysteem wordt gebracht.

8.4 Operationele doorvertaling mobiliteitsbeleid

Het strategisch mobiliteitsbeleid behelst het lange termijn beleid dat betrekking heeft op het bereiken van een duurzaam transportsysteem en de stappen die hiervoor dienen genomen te worden. Het geeft aan welke belangrijke maatschappelijke veranderingen de overheid op lange termijn wenst te bekomen in de externe omgeving. Het Mobiliteitsplan Vlaanderen legt voor het beleidsdomein mobiliteit deze krachtlijnen vast voor de lange termijn (tot 2012).

Omdat het beleidsplan geen vrijblijvende oefening zou blijven dient het zijn doorvertaling te vinden in het beleid. De bedoeling is immers de geplande veranderingen en beoogde effecten ook daadwerkelijk in praktijk te realiseren. Daarvoor moeten per legislatuur strategische en operationele plannen worden opgemaakt waarvan de financiële weerslag te vinden is in de begroting.

8.4.1 Regeerakkoord

Na de benoeming of vernieuwing van de Regering wordt het regeerakkoord door de minister-president van de Regering bij de voorzitter van het Parlement ingediend. Dit regeerakkoord bevat de eigenlijke beleidsprioriteiten voor de komende legislatuur en de daaraan gekoppelde inzet van middelen.

Als insteek voor het regeerakkoord stelt de Vlaamse administratie een bijdrage op. Deze bijdrage is o.a. gebaseerd op een evaluatie van het beleid in het licht van de te bereiken beleidsdoelstellingen. Vanuit deze analyse doet zij suggesties voor de accenten die volgens haar dienen gelegd te worden in het regeerakkoord. Dit kan leiden tot continuering van het gevoerde beleid of de bijsturing ervan.

8.4.2 Opstellen van beleidsnota's per legislatuur

Per legislatuur is er nood aan een concreet strategisch plan (looptijd 5 jaar) dat binnen de budgettaire mogelijkheden en de krijtlijnen uiteengezet in het regeerakkoord aangeeft wat de krachtlijnen zijn van het mobiliteitsbeleid gedurende de komende legislatuur. Als zodanig kan dit strategisch plan voor de korte termijn (5 jaar) betrekking hebben op een beperkter aantal werkingsvelden. Binnen de krijtlijnen uitgezet door het Mobiliteitsplan Vlaanderen kan het strategisch plan voor de legislatuur zich concentreren op het formuleren van binnen een legislatuur haalbare doelstellingen en concrete projecten (vervat in 5-jarenprogramma's). Een operationeel beleidsplan per agentschap dient aan te geven hoe de strategische opties en hoofdlijnen in praktijk zullen uitgewerkt worden. Dit operationeel beleidsplan bevat ook de continue taken die door het agentschap dienen uitgevoerd te worden in hoofde van hun opdracht (cfr. onderhoudstaken). Het strategisch en operationeel plan dienen consistent met elkaar te zijn, zowel wat betreft de te realiseren projecten (de prioriteiten en timing) als wat betreft de wijze van uitvoering en beleidsfilosofie.

Het strategisch plan en de operationele plannen van de agentschappen zijn de basis voor de beleidsnota maar ook voor de beheersovereenkomsten met de agentschappen. Als zodanig geeft de beleidsnota dus aan welke prioriteiten de regering zal leggen in functie van het bereiken van de verschillende lange termijn doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, welke projecten en algemene maatregelen daarvoor zullen ontwikkeld worden binnen de komende regeerperiode maar ook welke financiële middelen daarvoor in het kader van de meerjarige budgettaire plannen zullen ingezet worden. Ook de timing en de procedure voor decretale initiatieven en voor belangrijke infrastructurele projecten zijn een essentieel onderdeel van dergelijke beleidsnota.

Conform het reglement van het Vlaamse Parlement¹⁸⁰ dient de regering binnen de zes maanden na de eedaflegging van de leden van de Regering, bij de voorzitter van het Parlement een dergelijke geïntegreerde beleidsnota in (per departement van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap).

Omwille van het domeinoverschrijdende karakter van het mobiliteitsbeleid, meent de SERV, dat het nodig zal zijn om op niveau van deze beleidsnota's de vereiste dwarsverbanden te leggen en op het niveau van de regering er op toe te zien hoe de verschillende beleidsdomeinen hun rol vervullen in het realiseren van de mobiliteitsdoelstellingen. Een coördinatie op niveau van de verschillende beleidsnota's met betrekking tot de realisatie van de belangrijke strategische opties uit het regeerakkoord en voor de duur van de regeerperiode is dan ook wenselijk.

¹⁸⁰ artikels 72, 73 en 74 van het reglement van het Vlaamse Parlement (18 juli 2001)

8.4.3 Jaarlijkse beleidsbrieven

Binnen de scope van het lange termijn beleidsplan en de beleidsnota voor de lopende legislatuur dient het mobiliteitsbeleid jaarlijks politiek en beleidsbepalend vorm te krijgen in de beleidsbrief “Mobiliteit en Openbare Werken” en de hiermee samenhangende jaarlijkse begroting. De beleidsbrieven zijn dan ook een verbijzondering van de beleidsnota’s. Zij zijn de jaarlijkse uitvoering van de operationele plannen voor de implementatie van de strategische opties uit de beleidsnota’s.

Ieder jaar, uiterlijk bij de indiening van het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting, dient ieder lid van de Regering bij de voorzitter van het Parlement immers een of meer beleidsbrieven in te dienen. Deze verplichting geldt niet voor het jaar waarin de Regering wordt benoemd.

De beleidsbrief bevat een overzicht van de uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar en een prognose over de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar. De beleidsbrief bevat tot slot 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. Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar wordt als bijlage bij de beleidsbrief gevoegd.

8.4.4 Begrotingsopmaak

Er is een duidelijk samengaan van beleidsopties en financiële middelen. Beleidsnota’s en beleidsbrieven kunnen dan ook niet los staan van de financiële beleidsruimte waarover een regering beschikt.

Momenteel verloopt de koppeling tussen plannen en begroten grotendeels via de jaarlijkse begrotingscyclus. Om te komen tot een nauwer samengaan van beleidsopties en begroting is het logisch dat in de toekomst de beleidsbrief de algemene memorie van toelichting wordt bij de voorstellen van jaarlijkse uitgavenbegroting die zou moeten evolueren naar een prestatiebegroting in plaats van een outputbegroting.

Zoals de jaarlijkse beleidsbrief zich verhoudt tot de jaarlijkse begroting zo dient ook de beleidsnota zich te verhouden tot een meerjarenbegroting.

8.5 Monitoring van het mobiliteitsbeleid

Het opvolgen van de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid wordt steeds vaker naar voren geschoven als een mogelijkheid om te komen tot niet alleen een grotere transparantie maar ook tot een hogere efficiëntie van het gevoerde beleid. Door een antwoord te zoeken op de vragen of de vooropgestelde beleidsdoelstellingen worden bereikt (op de meest kostefficiënte manier) en zo niet, welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, of er beleidsmatig kan worden bijgestuurd en welke lessen hieruit voor de toekomst kunnen getrokken worden, kan doelgericht en corrigerend worden opgetreden.

Op basis van de beleidscyclus kunnen verschillende niveaus van monitoring onderscheiden worden (monitoring van de maatschappelijke ontwikkelingen in functie van de beleidsvoorbereiding, monitoring van de beleidsopties en beleidsuitvoering in functie van beleidsbijsturing). Maar ook de beleids- en beheersovereenkomsten zullen in de toekomst het onderwerp uitmaken van beleidsopvolging en bijsturing.

Als zodanig zullen in de toekomst diverse sets van indicatoren¹⁸¹ moeten uitgewerkt worden die samen het mobiliteitsmonitoringssysteem vormen. Belangrijk hierbij is wel de totaliteit van de indicatoren te beperken wil men de sturende kracht ervan naar het beleid niet ondermijnen.

8.5.1 Monitoring van de externe omgeving

Een eerste stap in het beleidsproces is het identificeren van maatschappelijke problemen die van die aard zijn dat een beleidsmatig optreden gewenst is. Deze problemen kunnen zich reeds effectief voordoen in de maatschappij of verwacht worden zich in de nabije toekomst te manifesteren.

Het voorontwerp van decreet tot regeling van strategische adviesraden¹⁸² kent het opvolgen van evoluties in de samenleving en in het beleid, met inbegrip van de internationale dimensie als taak toe aan de adviesraden. Gezien de interrelatie tussen mobiliteit en de andere beleidsdomeinen kan het aangewezen zijn om hierbij de grenzen van het eigen werkterrein te overstijgen.

Het is bijgevolg aan de MORA om hierover een rapporteringssysteem uit te werken en aan te geven hoe en op welke wijze zij het beleid zal informeren over de vastgestelde ontwikkelingen.

8.5.2 Monitoring van de strategische beleidsdoelstellingen en kritische succesfactoren (outcome-indicatoren)

Om de in de verschillende strategische mobiliteitsplannen (lange en korte termijn) vermelde maatschappelijk effecten of ambities te realiseren is het belangrijk de realisatiegraad ervan systematisch te bewaken. Een volgende stap in het beleidsproces is het formuleren van beleidsobjecten ten aanzien van maatschappelijke ontwikkelingen of problemen. Deze beleidsobjectieven kunnen een lange termijn karakter hebben (ambitieniveaus van de verschillende strategische doelstellingen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen) of een korte tijdspectief (beleidsopties vervat in de beleidsnota). Zowel voor de beleidsopvolging als voor de interpretatie van de gegevens is het belangrijk dat de na te streven effecten/ambities op niveau van de doelstellingen SMART geformuleerd worden (**S**pecifiek, **M**eerbaar, **A**fgesproken (overeengekomen), **R**ealistisch (maar toch uitdagend) en **T**ijsgebonden).

¹⁸¹ Volgende voorwaarden worden ten aanzien van indicatoren gesteld:

- beleidsrelevant. Dit wil zeggen dat de gebruikte indicatoren verband houden met beleidsitems die het onderwerp uitmaken van politieke besluitvorming.
- eenvoudig. De informatie moet op een eenvoudige en eenduidig interpreteerbare manier kunnen overgebracht worden naar het beleid toe.
- Validiteit. De indicator moet op een wetenschappelijk verantwoorde manier een beeld schetsen van de feiten/situatie. De indicator moet toetsbaar zijn en op een reproductief zijn.
- Tijdsreeks. De indicator moet zich lenen tot het opbouwen van tijdsreeksen zodat ontwikkelingen (trends) kunnen opgevolgd worden.
- Beschikbaarheid van data. De uitdaging hierbij is om kwaliteitsvolle en betrouwbare data te verzamelen tegen een zo laag mogelijke prijs.
- Mogelijkheid tot aggregatie. De mogelijkheid om informatie te aggregeren laat toe het aantal indicatoren te beperken.
- Gevoeligheid. Hierbij is het belangrijk om vooraf te bepalen met welke frequentie men veranderingen wil meten (op jaarbasis, 5-jaarlijks, ...).
- Betrouwbaarheid. De indicator moet betrouwbare informatie verschaffen, in die zin dat hij onder dezelfde omstandigheden tot dezelfde resultaten leiden of verschillende onderzoekers tot dezelfde conclusies komen.

¹⁸² Voorontwerp van decreet tot regeling van strategische adviesraden, memorie van toelichting

Omdat het departement mobiliteit in de toekomstige structuur instaat voor de planning en voor het uitwerken van de strategie van het mobiliteitsbeleid, is het logisch dat het opvolgen van de mate waarin tegemoet gekomen wordt aan deze beleidsdoelstellingen, ook toevertrouwd wordt aan het departement mobiliteit. De vaststelling immers dat van de vooropgezette koers wordt afgeweken omdat bv. de vooropgestelde maatregelen niet het verwachte resultaat opleveren of zich ingrijpende wijzigingen hebben voorgedaan in de externe omgeving moeten aanleiding kunnen geven tot bijsturing van de beleidsinitiatieven of tot het nemen van bijkomende maatregelen.

8.5.3 Monitoring van de beleidsovereenkomsten¹⁸³ (input en output-indicatoren)

Zoals eerder al vermeld is het mobiliteitsbeleid in haar effectiviteit (bereiken van de doelstellingen) afhankelijk van het beleid dat gevoerd wordt op de andere beleidsniveaus. Reeds eerder is voorgesteld om deze bestuurlijke afstemming te regelen via beleidsovereenkomsten.

Ook deze overeenkomsten tussen de verschillende partners dienen in de toekomst te worden geëvalueerd om na te gaan of de middelen correct werden aangewend, de vooropgestelde resultaten werden behaald en de vooropgestelde effecten werden bereikt. Deze eindevaluatie geeft niet alleen een indicatie over het al dan niet bereiken van de beleidsdoelstellingen maar ook of het raadzaam is om een nieuwe overeenkomst af te sluiten.

Tussentijdse evaluaties moeten toelaten, daar waar nodig, de beleidsovereenkomsten bij te sturen. Jaarlijks wordt daarom de voortgang van het beleid tussen de partners besproken aan de hand van:

- een rapport dat een verantwoording bevat van de gemaakte uitgaven en dat de geleverde prestaties met het voorbije jaar samenvat. De tussentijdse evaluaties zullen slechts in beperkte mate, zeker in de eerste jaren, een aanduiding kunnen geven van de bekomen effecten.
- Een rapport dat aangeeft welke prestaties zullen geleverd worden in het komende jaar. Dit rapport kan een onderdeel vormen van de jaarlijkse beleidsnota bij de begroting.

Bij de tussentijdse evaluatie wordt uitgegaan van een loyale uitvoering van de beleidsovereenkomst. De Vlaamse overheid hanteert, daar waar opportuun, bij haar 'controlefunctie' ook een inhoudelijk ondersteunende rol¹⁸⁴.

Aangezien dat binnen de toekomstige structuur het departement mobiliteit verantwoordelijk is voor de afstemming van het beleid met gemeenten, provincies en andere beleidsdomeinen is het logisch dat ook de opvolging van de beleidsovereenkomsten gebeurt door dit departement.

¹⁸³ Naar optimale verhoudingen tussen de verschillende bestuursniveaus in Vlaanderen, kerntakendebbat, consensustekst opgesteld door de werkgroep bestuurszaken en gevalideerd door het politiek coördinatieteam op haar vergadering van 13 mei 2002.

¹⁸⁴ Naar optimale verhoudingen tussen de verschillende bestuursniveaus in Vlaanderen, kerntakendebbat, consensustekst opgesteld door de werkgroep bestuurszaken en gevalideerd door het politiek coördinatieteam op haar vergadering van 13 mei 2002

8.5.4 Monitoring van de beheersovereenkomsten¹⁸⁵ (input en output-indicatoren)

Beheersovereenkomsten zijn gerelateerd aan de doeleinden en prioriteiten die door de verantwoordelijke minister aan de IVA/EVA worden toegewezen. De controle en de meting van de bereikte doelstellingen gebeurt door middel van prestatie-meetsystemen en een beleids- en beheersinformatiesysteem dat gekoppeld is aan de begrotingscyclus.

Voor een doelmatige opvolging van de beleidsuitvoering dient men te kunnen rapporteren over de uitvoering van de strategie (**S**), de toekomstige verwachtingen (**T**) en de actieplannen (**AP**). Deze vorm van rapportering in één set, ook wel STAP-rapportering genoemd, dient als standaard ingevoerd te worden.

Aangezien dat binnen de toekomstige structuur het departement mobiliteit verantwoordelijk is voor de voorbereiding en de coördinatie van de beheerscontracten is het logisch dat ook de opvolging van deze beheersovereenkomsten gebeurt door dit departement.

8.5.5 Instrumenten met betrekking tot beleidsopvolging en -bijsturing

80. Ontwikkelen van managementinformatiesysteem en de invulling ervan

Zowel voor de beleidsvoorbereiding als voor het opvolgen van de beleidsuitvoering (via beheers- of beleidsovereenkomsten, ...) is een massa aan gegevens vereist. Deze gegevens kunnen van verschillende aard zijn (statistische data of geografische gegevens), kunnen een verschillend aggregatieniveau hebben, edm. Sommige data bestaan reeds of dienen verder te worden verfijnd te worden in functie van de beleidseffecten die beleidsmatig dienen te worden opgevolgd. Andere gegevens ontbreken vooralsnog.

Om het geheel aan data- en andere informatiestromen te structureren wordt voorgesteld om een managementinformatiesysteem te ontwikkelen voor beleidsopvolging en – evaluatie.

Dit systeem moet toelaten de vereiste informatie aan te leveren om:

- onderbouwde keuzes te maken bij de beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling en beleids-evaluatie,
- de stand van zaken te kennen met betrekking tot de uitvoering van het beleid, waarbij knelpunten die sturing of bijsturing vereisen, geïdentificeerd worden,
- effecten op het terrein te monitoren;
- nieuwe evoluties binnen het beleidsdomein en in de brede omgeving van het beleidsdomein te detecteren of op te volgen.

Voor het verfijnen van gegevens maar ook voor het invullen van lacunes in de vereiste dataset zal een meerjarenprogramma statistiek worden opgemaakt waarvan de realisatie op termijn moet leiden tot performante managementinformatie.

81. Ontwikkelen van beleidsindicatoren en beleidseffectenrapportering

Voor de opvolging van de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid is een beleidsmonitorings-systeem nodig. Dit monitoringssysteem heeft tot doel om de structurele factoren die inwerken op de mobiliteit correct te meten en weer te geven. Deze factoren kunnen te maken hebben met externe invloeden maar ook betrekking hebben op ontwikkelin-

¹⁸⁵ Visienota 'beheersovereenkomsten', Nota aan de Vlaamse Regering, De Vlaamse minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Ambtenarenzaken en Buitenlands Beleid.

gen/beslissingen binnen andere beleidsdomeinen. Primaire doelstelling blijft echter het opvolgen van de effectiviteit van de genomen maatregelen binnen het eigen beleidsdomein teneinde het gevoerde beleid te kunnen bijstellen (afzwakken, versterken, van strategie veranderen, ...). Gezien de interferentie van tal van invloedsfactoren op de mobiliteit en de onmogelijkheid om deze interferenties in de gemeten waarden te isoleren kunnen beleidsindicatoren dan ook enkel beschouwd worden als 'signalen' naar het beleid. In die zin verschillen beleidsindicatoren dan ook wezenlijk van prestatieindicatoren die wel toelaten tot evaluatie over te gaan.

Voorgesteld wordt om over de effectiviteit van het gevoerde beleid op te volgen via een consistente set aan beleidsindicatoren en hierover te rapporteren via het opstellen van beleidseffectenrapporten.

Gezien de realisatietermijn van de meeste beleidsmaatregelen (investeringen in openbaar vervoer, infrastructuur, edm.) is het weinig opportuun om beleidseffectenrapporten op jaarbasis te gaan opstellen. Eventueel gemeten verschillen zijn vaak dermate klein dat ze binnen de nauwkeurigheidsmarges vallen van de meting. Als zodanig kunnen uit dergelijke metingen dan ook geen beleidsrelevante conclusies getrokken worden. Beleidseffectenrapporten dienen dan ook bij voorkeur te worden ingezet bij bijvoorbeeld de 5-jaarlijkse beleidsevaluatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het opstellen van een beleidsnota aan het begin van een legislatuur edm.

Dit betekent echter niet dat de uitvoering en de effectiviteit van de afzonderlijke maatregelen vermeld in de beleidsnota en de beleidsbrieven niet op jaarbasis dienen opgevolgd te worden. Alleen is het leggen van een direct verband tussen effecten bekomen op niveau van individuele maatregelen en de ambities op niveau van de strategische doelstellingen weinig relevant wegens het te fragmentaire karakter van individuele beleidsmaatregelen.

9 FINANCIERING VAN HET VLAAMS MOBILITEITSBELEID

Het Vlaamse Parlement vraagt dat de bestaande infrastructuur zo efficiënt en effectief mogelijk wordt beheerd met het oog op een sturend mobiliteitsbeleid. Het Vlaamse Parlement vraagt dat bij de afweging van investeringen in infrastructuurwerken voorrang zou worden gegeven aan verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer.

9.1 Globale raming van de kosten

9.1.1 Algemeen

Als algemene methodiek voor de financiële analyse van het Mobiliteitsplan Vlaanderen werd volgende werkwijze gehanteerd:

- Alle betrokken actoren (AWV; AWZ, met NV Zeekanaal en Dienst voor de scheepvaart; AOSO en De Lijn) leverden een bijdrage door voor de periode lopend beleid 1999-2002 de bestedingen in kaart te brengen voor de grote strategische projecten en subacties weerhouden in het OMPV. Dit leverde een actuele stand van zaken op. Bovendien hebben zij de behoefte aan toekomstige middelen voor de realisatie van elk van deze projecten geraamd (gekoppeld aan de te bereiken doelstellingen en ambitieniveau's) voor de eerste beleidsperiode 2003-2007 en de tweede beleidsperiode 2008-2012);
- Parallel werden de begrotingen van de periode 1999-2002 en voorstellen voor 2003 geanalyseerd en werd de relatie gelegd met de strategische projecten. Tevens werden voor elk van de jaren 1999-2002 de vastleggingen en meerjarenprogramma's geanalyseerd en eveneens in relatie tot de strategische projecten;
- De confrontatie van al deze gegevens leverde een betrouwbare indicatieve raming op van de kosten en nodige extra middelen voor de beleidsperiodes 2003-2007 en 2008-2012;
- Als algemene regel werd het jaar 2002 als referentie gekozen om de kosten en meerkosten te bepalen en alle bedragen zijn dan ook uitgedrukt waarde 2002 en te indexeren voor de toekomst;
- Om de meerkost te bepalen, wordt voor de "begroting" telkens het niveau van 2002 aangehouden. Dit wordt geconfronteerd met de jaarlijkse projectkosten. Het verschil tussen beide geeft de behoefte aan extra middelen (meerkost) aan;
- Bij deze analyses blijkt dat niet alle kosten binnen de begroting van een actor rechtstreeks toewijsbaar zijn aan de strategische projecten: denk bvb aan de werkingsmiddelen (gebouwen, voertuigen, werktuigen) voor de regiediensten van AWV; de begrotingsposten "beleid" enz. Het niveau van deze kosten werd vastgesteld in de periode 1999-2002 en als noodzakelijk constant aangehouden voor de beleidsperiodes 2003-2007 en 2008-2012. Zij dienen als budgettaire ruimte om alle kleinere projecten en subacties te realiseren die niet expliciet in de financiële analyse in kaart gebracht worden;
- De projecten weerhouden in het Masterplan Antwerpen (SAM/BAM) worden buiten de normale begroting gehouden en afzonderlijk geanalyseerd onder PPS.

9.1.2 Totale kosten en groeipad

De realisatie van alle strategische projecten zoals hiervoor besproken en onder de vermelde aannames, vergt 17,2 miljard euro aan middelen in de periode van 2003-2012.

Deze raming ligt wat hoger dan deze opgenomen in het Ontwerp Mobiliteitsplan als men de scoop beperkt tot 2010 zoals dit toen het geval was. Dit is hoofdzakelijk te verklaren doordat toen enkel het verschil tussen "Trend" en "Duurzaam" scenario in kaart gebracht werd, zodat de kosten die op een groeipad zaten, maar in elk geval (in beide scenario's) gemaakt zouden worden, geneutraliseerd werden. Deze zijn nu expliciet meegerekend (denk aan inhalen van achterstand in onderhoud: verschil tussen trend en duurzaam is dit realiseren over een langere of kortere periode, maar in elk geval voor 2012).

9.1.3 Mogelijk aan te wenden financieringsmiddelen

De middelen ter financiering van het mobiliteitsplan Vlaanderen komen uit verschillende soorten middelen, nl.:

- de extra toename van de algemene middelen als gevolg van de door het Lambertmontakkoord ingevoerde gewestbelastingen m.b.t. verkeer en vervoer;
- de extra inkomsten vanwege de reizigers of derden vanuit de VVM;
- uit PPS-constructies.

De toename van de algemene middelen als gevolg van de door het Lambertmontakkoord ingevoerde gewestbelastingen.

Als gevolg van het Lambertmontakkoord werden een 12-tal inkomsten uit belastingen gewestelijke materie. Het betreft hier o.a. de verkeersbelastingen, de belastingen op de in- en verkeerstelling en het Eurovignet. Gelet op de stijgende behoeften aan verkeer en vervoer, is het logisch dat voldoende middelen uit de algemene middelen ter beschikking worden gesteld van het mobiliteitsbeleid. Door de stijgende inkomsten uit deze verkeer- en vervoersgebonden belastingen is het ook praktisch mogelijk om bijkomende middelen ter beschikking te stellen voor de uitvoering van de maatregelen voorzien in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en dit alleszins voor de periode die er door wordt afgedekt.

Voor de periode 2003-2005 wordt uitgegaan van de meest recente meerjarenbegroting¹⁸⁶. Hierin worden de verwachte inkomsten voor de periode 2002-2005 van de door het Lambertmontakkoord ingevoerde gewestbelastingen aangegeven, die betrekking hebben op het beleidsdomein mobiliteit. De hierin gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:

- Voor de verkeersbelastingen wordt door de federale diensten een groeipercentage aangehouden van 3%. Dit percentage wordt ook in de meerjarenbegroting aangehouden.
- De raming van de belasting op de in- en verkeerstelling houdt rekening met een jaarlijks groeipercentage van ongeveer 5%. Dit percentage is gebaseerd op de groei van de inschrijvingen van nieuwe voertuigen. Door een beslissing van de gewesten wordt voor wagens die nu al voldoen aan de Euro-4-emissienorm de belasting op de in- en verkeerstelling verlaagd. De regeling ging met terugwerkende kracht in vanaf 1/1/2002. De

¹⁸⁶ Toelichtingen bij de aanpassing van de middelenbegroting en de tweede aanpassing van de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2002 – Meerjarenbegroting, stuk 17 (2001-2002) – nr. 1-B, p. 10-12

maatregel voorzien in een vermindering van de BIV met een maximumbedrag dat afhankelijk is van de brandstof: benzine, diesel of LPG¹⁸⁷.

- Het Eurovignet wordt geacht geen drastische wijzigingen te ondergaan de volgende jaren. De voorziene inkomsten 2002 worden dan ook doorgetrokken naar de volgende jaren toe.

Voor de periode 2006-2012 wordt uitgegaan van een iets lager jaarlijks groeipercentage van deze belastingen, namelijk 2,5% voor de verkeersbelastingen en 4% voor de belasting op de inverkeersstelling. De inkomsten van het Eurovignet nemen in deze periode jaarlijks toe met 2,5%.

Extra inkomsten vanuit het geregeld vervoer

De in het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorziene bijkomende investeringsmiddelen en bijkomende exploitatie heeft een stijgend gebruik van het stads- en streekvervoer als doel. Dit stijgende gebruik moet ook leiden tot stijgende inkomsten voor de VVM. Hierbij is aangenomen dat de extra inkomsten vanuit de reizigers (of derde betalers) gedeeltelijk de extra exploitatiekosten volgen. M.b.t. de subactie basismobiliteit is het gehanteerde percentage 10%, m.b.t. de subactie netmanagement is het gehanteerde percentage 15%, m.b.t. de stedelijke bedieningen is dit 35% en m.b.t. bedrijfsvervoer is het gehanteerde percentage 50%.

Rekening houdend met het voorziene extra aanbod (zie 10.2.) worden de extra inkomsten van de VVM, op basis van deze uitgangspunten kunnen voor de totale periode 2003-2012 geraamd worden op 360 miljoen euro.

PPS-constructies

Tenslotte zijn er de extra investeringsmogelijkheden als gevolg van publiek-private samenwerking. Binnen dit plan is rekening gehouden met de nog in oprichting zijnde BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel).

Daarom worden de kosten voor BAM (Masterplan Antwerpen) niet door de reguliere begroting opgenomen. Deze worden op dit ogenblik geraamd op 1,97 MiaEur (onteigeningen en compensaties voor Oosterweel en de verbreding van het Albertkanaal niet inbegrepen).

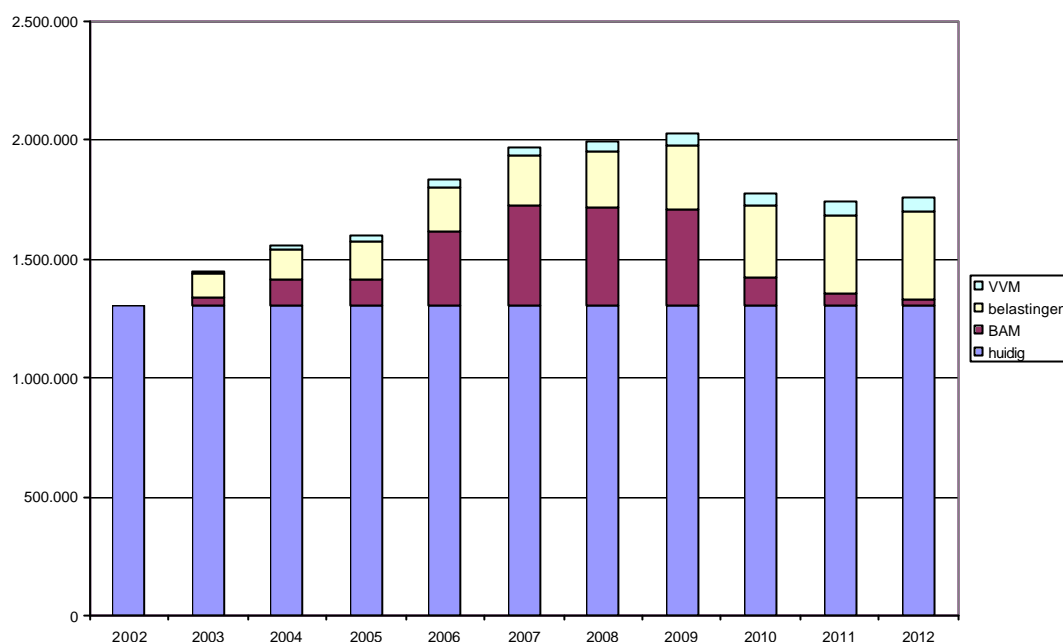
De door BAM uit te voeren werken zullen vrijwel volledig zullen bekostigd worden door een tolheffing, die ingevoerd zal worden t.a.v. het vrachtvervoer. Op dit ogenblik worden een deel van deze kosten (o.a. studiekosten ter waarde van 89 MioEur) gedragen door de reguliere begroting. Op termijn zou deze prefinanciering moeten kunnen terugvloeien naar de reguliere begroting.

Totaal

In totaliteit worden er in de periode 2003-2012 bijgevolg 4.591 MioEur extra middelen voorzien t.o.v. 2002. In onderstaande grafiek is de evolutie van de bijkomende middelen grafisch weergegeven.

¹⁸⁷ Met uitzondering van LPG is de vermindering bovendien degressief en verdwijnt ze in 2004. Het betreft hier een daling van de geraamde ontvangsten 2002 met 1.363 duizend euro. De budgettaire neutraliteit werd hier nagestreefd door compenserende maatregelen bij de belasting op tweedehandswagens ouder dan vijf jaar.

FIGUUR 2. EVOLUTIE VAN DE (BIJKOMENDE MIDDELEN) TUSSEN 2002 EN 2012 (IN KEURO)



9.2 Financiële bespreking per maatregelenpakket

9.2.1 Maatregelenpakket 1: Verhoging kwaliteit en gebruik vervoersalternatieven

Het eerste maatregelenpakket bestaat uit 9 projecten te realiseren binnen een periode van 10 jaar. De totale kostprijs voor de Vlaamse begroting voor de realisatie van het eerste maatregelenpakket bedraagt 9.668 miljoen euro.

Project 1: Verhoging van het aanbod van het stads- en streekvervoer

De totale kostprijs voor de verhoging van het aanbod van stads- en streekvervoer in de periode 2003-2012 bedraagt 5.828 miljoen euro.

- **Subactie: in stand houden van het basisaanbod**

Voor het in stand houden van de bestaande exploitatie wordt jaarlijks op de administratieve begroting (progr. 63.20) van het Vlaams gewest een dotatie (art. 31.01) voorzien aan de VVM. Deze is bedoeld om het verschil op te vangen tussen de kosten en de eigen inkomsten (hoofdzakelijk vervoersontvangsten) van de VVM.

Voor extra projecten en acties worden afzonderlijke artikels voorzien, hetzij in hetzelfde programma van de administratieve begroting, hetzij in DAB VIF (363F51.11 subsidies voor investeringen). Na de consolidatie van de extra projecten en acties (1 of 2 jaar of meer, naargelang de aard) wordt de weerslag op de begroting geïntegreerd in de dotatie.

Dit was onder meer het geval in 2000, waar een bedrag van 8 miljoen euro aan recurrente, geconsolideerde exploitatiekosten van convenanten overgeheveld werd. Hetzelfde deed zich voor in 2002, voor een bedrag van 8,5 miljoen euro. Ook een geconsoli-

deerd deel van de kosten voor tariefcompensaties werd in 2002 naar de dotatie overgeheveld: 14,2 miljoen euro. Dit verklaart de extra stijging van de dotatie voor die jaren.

Voor de onderhavige financiële analyse van projecten en acties in het kader van het Mobiliteitsplan zal voor de periode 2002 tot 2012 de weerslag op de begroting transparant gehouden worden zonder tussentijdse overheveling naar de dotatie.

Voor het jaar 2002 is de dotatie 331,6 miljoen euro. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met een voor de VVM gewogen kosten index. In de begroting voor het jaar 2003 is deze index 2,21% en het weerhouden bedrag is: 338,9 miljoen euro. Voor alle vergelijkingen wordt in de periode 2003-2012 constant gehouden.

- **Subactie Basismobiliteit**

Basismobiliteit levert in eerste instantie een effectieve bijdrage tot de doelstelling "Toegankelijkheid" door het vastleggen van kwaliteitscriteria voor de beschikbaarheid en het vormt als dusdanig een middel tot het bestrijden van vervoersarmoede. Anderzijds draagt het bij aan de doelstelling "bereikbaarheid" in samenhang met de subactiviteit "netmanagement" waarin het accent ligt op "gebruiksnuut".

Alhoewel het decreet pas in het voorjaar 2001 en de uitvoeringsbesluiten "basismobiliteit" in het voorjaar 2002 werden goedgekeurd, werd de realisatie gestart in 2000, op basis van een voorlopig akkoord. De laatste vastleggingen zijn voorzien in 2006, zodat de subactie voor 100% operationeel is in 2007. Voor deze activiteit werd een bijzonder begrotingsartikel gecreëerd in programma 63.20 van de administratieve begroting: art. 31.12. In 2000 was een bedrag voorzien van 8,68 miljoen euro. Dit budget, dat recurrent is, wordt jaarlijks verhoogd tot het in 2006 het niveau bereikt van 139,8 miljoen euro. Dan is de realisatie 100% en vanaf dan wordt het voorziene budget constant gehouden op dat bedrag. Voor groeivergelijkingen: in 2002 is het voorziene budget 39,80 miljoen euro en op de ontwerpbegroting 2003: 64,80 miljoen euro. Alle opgegeven bedragen zijn uitgedrukt in waarden 2002.

- **Subactie Netmanagement**

"Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoetgekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en de verplaatsingsstromen. Het netmanagement omvat ten minste de regels en de criteria inzake de gevolgde reisweg, de exploitatiewijze, het bedieningsniveau, het comfort in de ruime zin en de halte-infrastructuur, de informatie aan de burger in het algemeen en de informatie aan de stopplaatsen omtrent aanbod van geregeld vervoer, de eventuele verhoging van de bedieningstijden, de doelstellingen met betrekking tot de commerciële snelheid en de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied."

Netmanagement was voorzien in hetzelfde decreet als basismobiliteit. Het uitvoeringsbesluit betreffende het netmanagement werd goedgekeurd op 13/12/2002 (B.S. 24.1.2003). Indicatief is een recurrente jaarlijkse kostprijs geraamd van maximaal 108,8 miljoen euro. Er wordt een expliciet financieringspad voorzien vanaf 2007 (na basismobiliteit, dat eindigt in 2006) startend met 18,13 miljoen euro en een jaarlijkse toename met dit bedrag om in 2012 het niveau van 108,8 miljoen euro te bereiken.

Daar de uiteindelijke kostprijs afhankelijk is van per vervoersgebied (13 in totaal) uit te voeren studies (zesjaarlijks), waarin het aanbod (huidig en basismobiliteit) geoptimaliseerd wordt volgens de kwaliteitscriteria van netmanagement, kan bij beschikbaar budget in een vroeger stadium gestart worden. De bedoeling is dat reeds volgend jaar de onderzoeken starten in 2 à 3 regio's. De lopende studies voor Antwerpen, Brabant

(GEN Brussel) en Gent kunnen hiervoor een aanzet zijn, temeer omdat in die gebieden het grootste effect verwacht wordt tav de doelstelling “bereikbaarheid”.

Voor de eerste kosten (studie: 1,5 miljoen euro/jaar, met 2 onderzoeken), en vroegtijdige realisaties, kan beroep gedaan worden op de budgetlijn “convenanten” (zie hierna).

- **Subactie uitbouw voorstedelijke netten**

In het kader van de mobiliteitsconvenants (module 9), bestaat de mogelijkheid om boven het basisaanbod voorzien in basismobiliteit een extra aanbod te realiseren. Hiervoor werd op de administratieve begroting, programma 63.20 het bijzonder artikel 31.07 gecreëerd. Dit functioneert sinds 1997, met een bedrag van 16,4 miljoen euro in 1999, dat in 2002 op 18,17 miljoen euro (in 2003 op 23,228 miljoen euro) komt. Hierop worden vooral extra exploitatiekosten voorzien voor de uitbreiding van de stedelijke (tram)netten te Antwerpen, Gent en Brussel tot voorstedelijke netten aangerekend. Het betreft recurrente kosten die in de huidige beleidsperiode na consolidatie overgeheveld worden naar de dotatie (zie hiervoor: 8 miljoen euro in 2000 en 8,5 miljoen euro in 2002).

De realisatie van de voorstedelijke tramnetten is vooral kritisch voor het halen van de doelstelling “bereikbaarheid” in het grootstedelijke gebieden Antwerpen, en Gent, maar ook de toeristische as langs de kust dient om reden van “bereikbaarheid” en “leefbaarheid” van dit gebied versterkt te worden. Zoals al eerder aangehaald onder de subactie “investeren comfort en vernieuwing van rollend materiaal” hiervoor, zijn de investeringen hiervoor dermate hoog dat een spreiding over een langere periode noodzakelijk is. Bovendien is de voorbereiding van de realisatie dossiers, door het noodzakelijk overleg met de betrokken gemeenten en andere beleidsactoren, een zeer langzaam proces. Hoewel er inspanningen geleverd worden om dit proces te versnellen, slaagt men er slechts in om gemiddeld 2 km bijkomende tramlijn per jaar te realiseren.

- De financiering van de investeringen voor het voorstedelijk net Antwerpen, eerste gordel (29 km tramlijn), die voorzien is in het Masterplan Antwerpen, zal volledig operationeel zijn naar het einde van de tweede beleidsfase. De kostprijs voor de investeringen in de periode 2003-2012 bedraagt in totaal 202,1 miljoen euro. Hierin is de heraanleg van de Leien (aandeel De Lijn), Linkeroever-Noord, Mortsel-Boechout, Noorderlaan-Ekeren, Schotensesteenweg-Wijnegem, Mortsel-Kontich, Schoonselhof-Hemiksem en Silisburg-Wommelgem opgenomen.
- Voor Gent is er een eerste uitbreidingsfase van 12 km (69 miljoen euro), waarvoor de budgetten gelijkmatig gespreid zijn vanaf 2003. Tijdens de eerste beleidsperiode wordt een nieuwe hoofdstelplaats (37,5 miljoen euro) voorzien. Een aanzet van extra budget in de tweede beleidsfase laat toe ook een tweede fase aan te vatten als de realisatiedossiers hiervoor klaar zijn.

Daar de bijkomende exploitatiekosten voor de tramnetten samengaan met de investeringen in de uitbreiding van de netwerken en het rollend materiaal (zie budgetlijn “investeren” hierna), kunnen deze slechts globaal indicatief geraamd worden over de ganse periode van 2003 tot 2012. Voor deze periode hebben wij voorzien dat 148¹⁸⁸

¹⁸⁸ Dit is hoger dan de minimale ondergrens, daar voor de eerste fase van de uitbreiding van de voorstedelijke netten te Antwerpen 48 en Gent 24 extra trams nodig zijn; en voor de versterking van de Kustexploitatie 30. Dit is samen 102.

nieuwe trams van grote capaciteit (tgc) zullen aangekocht en progressief in dienst genomen worden¹⁸⁹.

De meest recente raming van de hieraan verbonden exploitatiekosten (RvB De Lijn 12/02) komt op gemiddeld 184 keuro per jaar en per tram (inclusief de kosten van 2,2 trambestuurders), wat een totaal recurrent extra kosten niveau aangeeft op het einde van de periode (2012) van 27,2 miljoen euro. Indicatief starten deze kosten op een niveau van 1,84 miljoen euro in 2003, met een jaarlijkse verhoging van 1,84 miljoen euro. Enkel in de twee jaren dat in Antwerpen telkens 34 trams bijkomend in gebruik worden genomen, neemt de exploitatiekost telkens met 6,26 miljoen euro toe.

De totale exploitatiekosten in de periode 2003-2012 worden geraamd op 332 miljoen euro, waarvan 150 miljoen euro voor de bijkomende exploitatie.

De kosten voor het bijkomend trammaterieel, dat nodig is voor de extra exploitatie, zijn opgenomen in het project 2 “kwaliteitsverbetering stad- en streekvervoer”, subactie “comfortverbetering rollend materieel”.

- **Subactie extra aanbod bij herstructurering R1 te Antwerpen**

Voor de bereikbaarheid van het grootstedelijk gebied Antwerpen wordt een extra aanbod gepland dat zal functioneren gedurende de werken (2004-2006). Dit extra aanbod wordt nadien mee geïntegreerd wordt in “netmanagement” en “voorstedelijk aanbod”. De kosten voor de extra exploitatie tijdens de periode van de werken zijn ten laste van BAM. Daarna worden deze kosten opgenomen in de normale exploitatiebegroting van de VVM. De hieraan verbonden recurrente kosten bedragen 17,5 miljoen euro per jaar.

Project 2: Kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer

De totale kostprijs voor de kwaliteitsverbetering van het stads- en streekvervoer bedraagt 942 miljoen euro.

Vermits de subacties onder dit project vooral te maken hebben met niet recurrente investeringskosten, wordt globaal verwezen naar de gemeenschappelijk dragende artikels 81.02 van de administratieve begroting programma 63.20 en DAB VIF 63F51.11. Naast deze dragende artikelen komen nog een aantal steunartikelen voor i.v.m. investeringen en financiële lasten, maar voor eerder marginale bedragen en zonder rechtstreekse invloed op de investeringscapaciteit voor de projecten.

- **Subactie verhoging van doorstroming en van reïssnelheid**

Deze subactie heeft hoge prioriteit, daar zij kritisch is voor de noodzakelijke kwaliteit van de dienstverlening voor het bereiken van de doelstelling “bereikbaarheid”. Er is een totaal investeringsbedrag voorzien van 77,8 miljoen euro, waarvan 52,2 miljoen euro in de periode 2003-2007, zodat tegen 2008 maximaal effecten bereikt worden.

Het verhogen van reïssnelheid en doorstroming vereist investeringen in verkeerslichtenbeïnvloeding, vrije banen en andere maatregelen waarmee de reïssnelheid kan worden verhoogd:

- Het project "Verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer", waarvoor alle kredieten tijdens de vorige jaren werden vastgelegd, werd door AOSO afgewerkt in 2002. Tijdens de periode 1999 - 2002 werd hiervoor 11 miljoen euro aangewend.

¹⁸⁹ Concreet worden gedurende de gehele periode 2003-2012 per jaar 10 trams bij besteld. Enkel in de periode 2005-2006 worden er telkens 34 besteld (waarvan in totaal 48 ten laste van BAM). Er is ongeveer 2 jaar tussen bestellen en leveren. Dit vertaalt zich ook in de te voorziene exploitatie. Zie ook “comfortverbetering”, hierna.

In verband met het verhogen van de reissnelheid en stiptheid van de voertuigen van "De Lijn" worden door AOSO geen nieuwe acties gepland.

- Het in dienst gestelde systeem voor prioritaire doorgang op de kruispunten zal wel verder geoptimaliseerd worden o.a. door het treffen van bijkomende infrastructurele maatregelen (bvb.: vrije busbanen), uit te voeren door AWV. Dit aandeel wordt verderop behandeld.
- Tenslotte is het aandeel van de VVM. Het geheel van de snelheidsverhogende maatregelen wordt geraamd op 77,8 miljoen euro, waarvan 25,2 miljoen euro ten laste van BAM. Naast andere doorstromingsmaatregelen is hier o.a. de financiering van de voorverkoop automaten en de elektronische registratie van niet abonnees voorzien, daar deze kritisch zijn voor de snelle verwerking van in en uitstappen aan de haltes. Het is vooral deze laatste investering die voor een investeringspiek zorgt van 28,3 miljoen euro rond 2006.

- **Subactie comfortverbetering rollend materieel**

Gezien het belang dat de klanten hechten aan het comfort van de voertuigen is het belangrijk te streven naar een voertuigenpark dat aangepast is aan de moderne normen van toegankelijkheid en comfort. Voor de autobussen wordt gestreefd naar een gemiddelde leeftijd van 7 jaar. Daarom is een vernieuwingsprogramma voor lage vloer bussen opgezet waarbij jaarlijks het nodige aantal nieuwe bussen besteld wordt om dit gemiddeld streefcijfer te bekomen. Een groot deel van de kosten voor deze investering wordt gedragen door de VVM, maar op de hoger vermelde investeringsartikelen weegt dit voor 29,95 miljoen euro in 1999 en 36,66 miljoen euro in 2002. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de bijkomende behoefte voor nieuwe projecten. Het bedrag van 2002 (36,66 miljoen euro) wordt constant jaarlijks aangehouden tot 2012.

Voor de tramvoertuigen gelden dezelfde comforteisen van de klanten, maar de gemiddelde leeftijd ligt vanzelfsprekend veel hoger. Door tussentijdse vernieuwingen en aanpassingen behoudt men een aanvaardbaar comfortniveau. Zo heeft men lage vloer tussenkasten aangekocht voor de kusttrams: kost op het investeringsbudget van 19,81 miljoen euro, gelijkmatig gespreid over de 3 begrotingsjaren van 2000 tot 2002. Voor de PCC-trams loopt een midlife update programma met een constant jaarlijks bedrag van 4,2 miljoen euro op op de investeringsartikelen van 1999 tot 2007, wat dan progressief uitdooft met nog een laatste 0,9 miljoen euro in 2010.

Gezien de hoge kostprijs van tramvoertuigen (2 miljoen euro per lage vloertram van grote capaciteit), de aanzienlijke behoefte aan bijkomende trams voor de uitbreiding van de tramnetten (voorstedelijke netten en kust: totale bijkomende behoefte van 102 gelede trams), is de vervanging van de PCC's en de uitbreiding vertaald in een aankoopprogramma dat loopt over de ganse periode van 1999 tot 2020. In de eerste periode van 1999 tot 2002 lopen de bedragen op de investeringsartikelen van 15,6 miljoen euro in 1999 tot 24,22 miljoen euro in 2002.

Volgens de meest recente ramingen van De Lijn (raad van bestuur 12/02) zijn er voor het geheel van de behoeften aan vernieuwing van het bestaande trampark, de capaciteitsuitbreidingen van het aanbod en de exploitatie van de voorstedelijke netten, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de doelstellingen van het MPV, circa 400 miljoen euro nodig tussen 2003 en 2012. Dit stemt overeen met de levering van 200 nieuwe lage vloertrams van grote capaciteit (tgc), in een gemiddeld ritme van 20 per jaar (40 miljoen euro per jaar).

Hier is uitgegaan (zie hoger) van een aankoop van 148 tgc's. Dit is meer in lijn met het tot op heden gevoerd beleid. In juni 99 heeft de Vlaamse regering reeds een beslissing genomen tot de tweede aankoop van 47 lage vloertrams, te bestellen per lot gelijkmatig te spreiden over 8 jaar en dit ten laste van de administratieve begroting op het programma 63.20 ba. 81.02 bij de jaarlijkse bestelling per lot. Deze beslissing was in navolging van de eerdere beslissing van 1996 voor de eerste aankoop van 50 lage vloertrams.

Voor de tweede aankoop was een beslissing van de VR op 28/09/2001 voor gunning van het eerste lot van 9 eenheden van de tweede aankoop en het bedrag hiervoor werd in 2001 vastgelegd op ba 81.02 (17,61 miljoen euro). Het tweede lot van 10 eenheden werd gegund bij beslissing van de VR van 26/04/02 en vastgelegd op dezelfde ba voor een bedrag van 19,67 miljoen euro. Bij de begrotingsopmaak van 2003 werd op dezelfde ba ruimte voorzien voor de gunning van het derde lot. Voorzien wordt dat 4° lot in 2004 en 5° lot in 2005 gegund en vastgelegd wordt.

Deze evolutie, gemiddeld 10 nieuwe eenheden per jaar, tegen een gemiddelde vastlegging van 20,3 miljoen euro per jaar wordt als basis gehandhaafd. In aanvulling hiermee is er in het kader van het PPS project BAM voorzien in de aankoop van 48 trams (tgc) en de uitbouw van een bijkomende stelplaats voorzien, nodig voor de eerste uitbreiding te Antwerpen voor een totaal van 112,5 miljoen euro.

- **Subactie uitrusting haltes**

In deze subactiviteit worden de investeringskosten opgenomen voorzien voor de modernisering en uitbreiding van de haltes en hun uitrusting, de toegankelijkheid van de pre metro stations te Antwerpen enz.

Vanaf 1999 liepen de investeringsbedragen op van 2,97 MioF tot 5,64 MioF in 2002. In de daaropvolgende periode van 2003 tot 2007 worden jaarlijkse bedragen voorzien tussen de 13 en 18 miljoen euro. De kosten voor het geheel van de maatregelen tussen 2003 en 2012, met inbegrip van verbetering van overstapfaciliteiten bij stations, schuilhuisjes, bedraagt 132,8 miljoen euro.

Hiervan wordt voor het aanpassen van de hoofdhalttes, in samenhang met basismobiliteit, vanaf 2003 recurrent een bedrag van 5,625 miljoen euro opgenomen.

- **Subactie uitbouw dispatchingcentra**

Voorgesteld wordt om tegen eind van deze legislatuur (2004) in alle entiteiten een dergelijk dispatchingcentrum operationeel te hebben (inclusief uitrusting van de bussen met radio en GPS).

In een volgende fase dient de doorkoppeling te worden voorzien met het verkeersbeheercentrum, waardoor via verkeerslichtenbeïnvloeding voertuigen van de VVM De Lijn prioritair door het verkeer kunnen geloodst worden bij eventuele vertragingen.

Informatieverstrekking over het dienstenaanbod en ter begeleiding van de klant gedurende zijn verplaatsing is een van de voornaamste kritische factoren voor het al of niet gebruik van het openbaar vervoer.

Daarom zijn voor deze subactie relatief aanzienlijke investeringsbudgetten voorzien: 20 miljoen euro in totaal, waarvan 805 keuro in de lopende beleidsperiode., 11 miljoen euro in de eerste beleidsfase (2003-2007) en 8,5 miljoen euro in de tweede beleidsfase (2008-2012). Het betreft hier zowel de "real time" elektronische informatiesystemen aan de haltes als de audio-visuele informatie aan boord van de rijkundigen.

Project 3: Organiseren van geïntegreerde mobiliteitsdiensten

Het opzetten van een mobiliteitscentrale binnen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn die geïntegreerde mobiliteitsdiensten kan aanbieden (De Lijn, MIVB, TEC, NMBS, taxi-diensten) is een vraag van het Vlaamse Parlement.

Dit project behelst het voorzien in know how en ICT-ondersteunde instrumenten inzake collectieve vervoersplanning. De aangeboden diensten kunnen variëren van informatie tot vervoer (op aanvraag). Zo zullen naast het geregeld vervoer ook schoolvervoer en bedrijfsvervoer worden aangeboden evenals de mogelijkheden voor autodelen en carpooling. Ook (het beschikbaar stellen) van taxivervoer dient deel uit te maken van het totale vervoersaanbod. Vanuit de optiek van een inclusief beleid dient men op termijn ook tot een integratie van het vervoer op maat te komen (zie project 11).

Voor dit project is een eenmalige investeringskost van 1 miljoen euro voorzien in 2004, daarna is er een recurrente kost van 0,8 miljoen euro in de periode 2004-2012. De globale kost is bijgevolg 8,2 miljoen euro.

Project 4: Uitbouw veilige fietsinfrastructuur

De vertaling van het belang dat wordt gehecht aan de uitbouw van een veilige bovenlocale fietsinfrastructuur in de financiële middelen is merkbaar uit de recente ontwikkelingen.

Bij de opmaak van het Ontwerp Totaal Plan Fiets werden diverse analyses uitgevoerd en werd de realisatie van het volledig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk volgens de nieuwe kwaliteitscriteria, ruw opgedeeld in “bebouwde kommen en omgeving” en “andere”. Het eerste pakket betreft 824 km, het tweede pakket 2.651 km, in totaal 3.474 km. De totale kostprijs van de fietsinfrastructuur wordt geraamd op 752 miljoen euro.

Er wordt voor geopteerd om het volledige bovenlokale functionele fietsroutenetwerk over een periode van 12 jaar te realiseren. Dit impliceert gemiddeld een jaarlijkse investering van ongeveer 75, vanaf 2005 65 miljoen euro tot 2012. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met een jaarlijks onderhoudsbudget ten behoeve van fietsvoorzieningen van ongeveer 15 miljoen euro. In totaliteit is dit 80 à 90 miljoen euro per jaar.

Rekening houdend met de reeds in 2002 voorziene middelen, kan dit laatste bedrag na het laatste jaar (2012) dalen tot 75.000 miljoen euro/jaar.

Omwille van de hoge fietspotenties in en naar de stedelijke gebieden en in de woonkernen, worden de voorzieningen binnen de bebouwde kom zo snel mogelijk gerealiseerd. Dit heeft wel als gevolg dat er ook voldoende budgettaire middelen moeten worden voorzien voor de verdere afwerking van het doortochtenprogramma (zie project 27).

Project 5: Uitbouw hoofdwatwegennet conform het RSV

- Subactie onderhoud van het hoofdwatwegennet

Uit wat voorafgaat is reeds duidelijk dat AWZ als waterwegbeheerder een veelheid van doelstellingen in acht moet nemen bij de jaarlijkse besteding van middelen. Zelfs na de afbakening van de begrotingsmiddelen voor de binnenvaart kan niet eenduidig gesteld worden dat al deze middelen een unieke doelgerichtheid hebben op de transportdoelstellingen van het OMPV.

Uit een analyse van de bestede middelen blijkt dat wat het onderhoud betreft prioriteiten vooral bepaald worden vanuit “de toestand (de staat) waarin de infrastructuur (bruggen, sluizen, kaaimuren, oevers enz.) zich bevindt”, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen hoofdvaarwegennet en de kleinere waterwegen. Uit een lopende

inventarisatie en analyse studie moet blijken of er al dan niet een achterstand in onderhoud kan vastgesteld worden. Gekoppeld aan een te ontwikkelen doelmatigheidsanalyse (expliciet gericht op de transportdoelstellingen) zal op korte termijn een objectief afwegingskader uitgewerkt worden om de prioriteiten voor middelenbesteding doelmatiger te laten verlopen.

In elk werden in 2000 de voorziene budgetten voor “onderhoud met inbegrip van baggeren” opgetrokken tot een niveau, dat nu op kruissnelheid toelaat het onderhoudsprobleem onder controle te brengen.

Waar de totale besteding in 1999 voor deze subactiviteit 42 miljoen euro bedroeg, was die, over 77 miljoen euro in 2001, 65 miljoen euro in 2002. Voor 2003 is 67 miljoen euro voorzien op het programma.

Voor de daarop volgende periode is continu 64,5 miljoen euro (baggeren inbegrepen) voorzien.

- **Subactie: wegwerken knelpunten hoofdwaterwegennet die een vlotte doorgang van het scheepvervoer hinderen**

Projecten van BAM

De strategische projecten in Antwerpen opgenomen in dit programma worden niet mee opgenomen in de gewone financiële programma's. De planning ervan is dan ook afhankelijk van het operationeel worden van de nieuwe beheersmaatschappij BAM, waarvoor het decreet goedgekeurd werd door het Vlaams parlement op 4/12/02.

- Renovatie van de Royer sluis en de Van Cauwelaertsluis

Beide sluisen zijn kritisch voor het halen van de transportdoelstellingen (kwaliteit: bedrijfszekerheid, snellere verwerking, grotere volumes).

De renovatiewerken van beide sluisen zijn budgettair gepland van 2003 tot en met 2008 voor een geraamde kostprijs van 107,8 miljoen euro. Daar de voorbereiding voor de Van Cauwelaertsluis het verst gevorderd is kan deze in 2005 afgewerkt worden. Daar deze sluis nochtans kritisch is voor de verbinding tussen linker en rechteroever in de haven van Antwerpen voor binnenvaart, zal vooralsnog afgewogen worden of de volgorde niet dient omgekeerd te worden, rekening houdend met het operationeel worden van het Deurganckdok in dezelfde periode. Daar de binnenvaart een maximum aan trafieken van deze nieuwe generator dient op te vangen (ondermeer deze van linker naar rechteroever), is het niet wenselijk dat op dat ogenblik de Van Cauwelaert sluis door werken buiten gebruik is.

- Modernisering (verbreding) van het Albertkanaal fessenhals Wijnegem- Antwerpen

Om de gewenste trafiekgroei mogelijk te maken wordt de realisatie van dit strategisch project gepland over de twee beleidsperiodes. De aanvankelijk geraamde kostprijs van 123 miljoen euro, is door een verdere studie beter in kaart gebracht opgelopen tot 333,8 miljoen euro in variante A. De procedures hieraan verbonden, maar vooral ook de gefaseerde uitvoering van werken zonder de toenemende trafieken te hinderen maken een snellere afwerking onmogelijk. Hiervan is 106,9 Mio-Eur ten laste van BAM.

Overige projecten

- Ontdubbeling van de sluis in Evergem

De bouw van een tweede sluis in Evergem op de Ringvaart om Gent is noodzakelijk aangezien de huidige sluis te Evergem, die met haar 12 miljoen ton goederen-

vervoer jaarlijks de drukst bevaren sluis van Vlaanderen is, ondanks de uitbreiding van de bedieningsuren de vlotte doorvaart niet altijd kan garanderen. De stijgende tendens in de binnenvaarttrafiek zal het probleem nog vergroten. Omdat de huidige sluis onvoldoende lang is voor duwkonvoeien en de economische verliezen erg groot zijn bij het buiten gebruik stellen van de huidige sluis word overgegaan tot de bouw van een tweede sluis.

- Afwerken van het Zeekanaal van Brussel naar de Schelde

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, werd medio de jaren zestig gestart met het moderniseringsprogramma. Dit project omvat o.a. de aanleg van een nieuwe rechtstreekse uitmonding van het kanaal in de Schelde en de uitbouw van een kanaalvak op 10.000 ton (klasse VIb). Dit project vereist nog een aantal belangrijke afwerkingswerken. Het belangrijkste project hierbij is het herbouwen van de Boulevardbruggen te Willebroek-Puurs.

- Verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk (Klasse IV)

De werken aan de Leie in de doortocht Kortrijk zijn, op de doortocht Wervik na, de laatste kalibreringswerken om de Leie bevaarbaar te maken voor 1350 tonschepen (klasse IV). Door deze kalibreringswerken zal het hinterland kunnen bediend worden door schepen uit een grotere scheepsklasse, en zal het hinterland op termijn via de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding kunnen uitgebreid worden tot heel Noord-Frankrijk.

De prioriteiten in de periode 2008-2012 liggen bij volgende projecten.

- Aansluiting van de haven van Zeebrugge via het Afleidingskanaal van de Leie

Het verbreden en verdiepen van het Afleidingskanaal van de Leie over zijn gehele lengte afwaarts van het kanaal Gent-Oostende is één van de mogelijke scenario's van de ontsluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende naar het hinterland. Scheepvaart met 4500t schepen (Klasse Vb) is dan mogelijk Een alternatief op 9000t (Klasse VI), waarbij ten dele het Afleidingskanaal van de Leie wordt gevolgd is eveneens nog ter studie. Een ander mogelijk scenario is de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge waarbij evenwel slechts 1350t (Klasse IV) scheepvaart mogelijk wordt.

- Aanpassen van de doorvaartbreedte van het kanaal van Gent naar Brugge.

Het kanaal Gent-Brugge is tussen Gent en Beernem deels op 1350 ton (Klasse IV) en deels op 2250 ton (Klasse Va) gekalibreerd. Tussen Beernem en Brugge zijn er afwisselend stroken van 300/600 ton en van 2250 ton. Door het instellen van een éénrichtingsverkeer is er scheepvaart tot 1.350 ton (Klasse IV) mogelijk. Wat betreft het kalibreren van de 300/600 ton gedeelten tussen Beernem en Brugge wordt concreet slechts gedacht aan het verbreden tot Klasse IV. Hierin zitten vervat: het herbouwen van de brug van Steenbrugge en de aanpassing van haar omgeving om een vlotte doorgang van de scheepvaart te garanderen (en een betere oplossing voor het wegverkeer eveneens ondertussen te realiseren), evenals de kalibrering van de overige gedeelten. Afhankelijk van de beslissing over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge (en Oostende) zal al dan niet in de aanpassing van het kanaal van Gent naar Brugge worden geïnvesteerd.

- Verruimen van de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, naar de Klasse Vb.

Eenmaal de werken tot uitbouw van de Leie voor de klasse IV beëindigd zijn (zie hoger), kan de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, worden verruimd naar de Klasse Vb. Evenwel zal een éénrichtingsverkeer voor deze klasse Vb schepen worden ingesteld. Hiermede wordt het Europese project Seine-Schelde tot stand gebracht en sluit het Vlaamse waterwegennet op volwaardige wijze aan bij het waterwegennet tot Parijs. De in dit project voorziene werken houden vooral de bouw van aangepaste kunstwerken (sluizen en bruggen) in en omvatten geen herbouwen van de werken voorzien in het kader van het verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk (Klasse IV).

- Verruimen van de Boven-Schelde naar de Klasse Vb.

Naast de sluis van Evergem, behoren de sluizen op de Boven-Schelde tot de drukst bevaren sluizen van Vlaanderen en functioneren ze anno 2001 aan hun maximale capaciteit. Bovendien betreft het kunstwerken van het begin van de twintigste eeuw. Een toename van de scheepvaart kan hier niet zonder belangrijke hinder verwerkt worden.

De noodzakelijke investeringsmiddelen om alle knelpunten op het hoofdwaterwegennet weg te werken wordt geraamd op 1.077 miljoen euro (214,6 MioEur ten laste van BAM inbegrepen).

Project 6: Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwaterwegennet

AOSO zal starten met de uitvoering van een fysisch programma, opgemaakt in samenwerking met AWZ, voor:

- de mechanisering van nog handbediende bruggen en sluizen (ca. 25 stuks);
- de afstandsbediening van een 15-tal groepen van bruggen en sluizen;
- de semi-automatische besturing van sluizen en bruggen door de gebruikers;
- de installaties van automatische besturing van sluiscomplexen.

Het budget, nodig voor het volledig programma, bedraagt ca. 70 miljoen euro. Hierin is de verdere uitbouw van een eigen netwerk telematica t.b.v. afstandsbediening op de waterwegen inbegrepen. In de eerstkomende periode (2003-2007 is hiervoor jaarlijks 5,6 miljoen euro noodzakelijk. In de daaropvolgende periode kan dit dalen tot 3,1 miljoen euro per jaar.

Ten gevolge van de geplande nieuwe investeringen in de automatisering van de kunstwerken langs de waterwegen, dient het gewoon onderhoudsbudget vanaf 2004 jaarlijks lineair te stijgen met 200 keuro/jaar. Dit budget (in 2002: 6,025 miljoen euro) zal dus moeten aangroeien van 6,225 miljoen euro in 2004 tot 6,825 miljoen euro in 2007.

De nieuwe investeringen in automatisering zullen slechts een stijging van het budget voor vervangingsinvesteringen (structureel onderhoud) veroorzaken na 2012. Het budget voor structureel onderhoud kan dus constant blijven op het huidige peil (ca. 3,3 miljoen euro/jaar) tijdens de periode 2003-2007.

Parallel hiermee wordt door AWZ, de Dienst voor de Scheepvaart en de NV Zeekanaal eveneens geïnvesteerd in mechanisatie, automatisatie en de mogelijkheid tot het op afstand bedienen van kunstwerken. In de periode 2003-2007 bedraagt de investering bijna 5 miljoen euro. In de periode 2008-2012 daalt dit tot 1 miljoen euro.

Daarnaast wordt geïnvesteerd in scheepvaartbegeleidings- en sturingssystemen (VTS, RIS, GWS, IBIS); in de eerste beleidsperiode (2003-2008) voor 19,55 miljoen euro, in de tweede beleidsperiode voor 10,25 miljoen euro.

Project 7: Gegarandeerde vaartijden voor de binnenvaart

Om de beschikbaarheid van het waterwegennet te vergroten is een aanpassing van de bedieningsuren nodig. Daardoor kunnen gegarandeerde vaartijden gerealiseerd worden.

De beleidsoptie houdt onder meer in dat de zon- en feestdag bediening op de hoofdwaterwegen in Vlaanderen tot stand komt waardoor een continuïteit in de scheepvaartmogelijkheden ontstaat. Hiervoor is in de eerste beleidsperiode 6,9 miljoen euro gereserveerd, in de tweede beleidsperiode 8 miljoen euro.

Project 8: Onderhoud net van kleinere waterlopen

Voor het onderhoud van het net van kleinere waterlopen is in de periode 2003-2007 iets meer dan 36 miljoen euro voorzien. Dat is beduidend meer dan in de periode 1999-2002, toen werd hiervoor 14 miljoen euro besteed. Voorwaarde hiertoe is wel dat de baggerslibproblematiek snel opgelost wordt.

In de daaropvolgende periode (2008-2012) kan dan terug gedaald worden naar 6,15 miljoen euro per jaar.

Project 9: Aanleg overstap- en overslagmogelijkheden

- Subactie aanleg van park & ride faciliteiten

Voor carpoolparkings wordt in de periode 2003-2007 3 miljoen euro voorzien. In de periode 2008-2012 daalt dit tot 1,5 miljoen euro.

- Subactie aanleg kaaimuren

Voor de realisatie van kaaimuren (overslagpunten, terminals) in PPS wordt in de eerste beleidsperiode indicatief 10 miljoen euro per jaar voorzien, terugvallend op 3 miljoen euro per jaar in de tweede beleidsperiode.

Voor dit programma zal een objectief doelmatigheids afwegingskader uitgewerkt worden om prioriteiten te bepalen.

9.2.2 Maatregelenpakket 2: Efficiënt en effectief infrastructuurbeleid

Het tweede maatregelenpakket bestaat uit 6 projecten te realiseren binnen een periode van 10 jaar. De totale kostprijs voor de Vlaamse begroting voor de realisatie van het tweede maatregelenpakket bedraagt 6,836 miljard euro.

Project 25: Uitbouw hoofdwegennet en primaire wegennet I conform het RSV

- Subactie onderhoud hoofdwegennet

In 2002 werd door AWW¹⁹⁰ de toestand van het onderhoud van het gehele gewestwegennet grondig geanalyseerd en geëvalueerd. Uit deze evaluatie bleek een achterstand in structureel onderhoud ter waarde van ongeveer 330 miljoen euro. Tevens bleek uit

¹⁹⁰ Heleven, L., Rationeel wegenonderhoud in Vlaanderen, systematische metingen van 2000 en 2001. Toestand eind 2001, 23.07.2002, A.W.V., Brussel.

de analyse een normale behoefte aan onderhoudsbudget van jaarlijks ± 75 miljoen euro.

Verschillende scenario's werden uitgewerkt voor het wegwerken van de achterstand. Er werd geopteerd voor het scenario: inhalen over de totale periode 2003-2012. Dit houdt in dat vanaf 2003 tot en met 2011, jaarlijks een structureel onderhoudsbudget voorzien wordt van 108,5 miljoen euro. Na 2012 valt men dan terug op het normale bedrag van 75 miljoen euro.

De totale waarden voor structureel onderhoud werden verdeeld over het hoofdwegenet en het onderliggend net volgens de verdeelsleutel: 48 % en 52 %, bekomen door de totale som (1999-2002) van de opgegeven kosten door de afdelingen¹⁹¹.

Op basis van een inventarisatie van de bestede budgetten in de periode van het lopend beleid: gemiddeld 11 miljoen euro per jaar en de toekomstige behoeften, wordt een constant jaarlijks bedrag van vrijwel 10 miljoen euro voorzien voor basisveiligheidsuitrusting (stootbanden, signalisatie, markeringen, bewegwijzering, FAST, enz...) in de eerste periode (2003-2007), terugvallend op 7,6 miljoen euro in de tweede periode (2008-2012).

AWV zal jaarlijks een voortgangsrapport opmaken, evalueren en bijsturen. Voor het onderhoud van het hoofdwegenet is hier alleszins in totaal 519 miljoen euro voorzien voor de periode 2003-2012.

- **Subactie wegwerken missing links en knelpunten**

TABEL 4 **INVESTERINGSKOSTEN VAN MISSING LINKS EN KNELPUNTEN**

Oosterweelverbinding	927.000
A12, omvorming Antw-grensNederland tot snelweg	80.050
Omvormen A8 tot snelweg te Halle (3,5 km inclusief geluidsschermen)	37.500
Aanleg van de AX havenrandweg Westkapelle N49 tot Blauwe Toren N31	42.500
Omvormen N49 tot snelweg van Antwerpen tot Zelzate (resterend deel af te werken)	24.920
Omvormen N49 tot snelweg van Westkapelle tot Zelzate	43.700

(in keuro)

Van de in het Mobiliteitsplan Vlaanderen weerhouden missing links is de totale geraamde kostprijs weergegeven in bovenstaande tabel.

In de lopende beleidsperiode werd substantieel geïnvesteerd in de omvorming van de N49 op het vak Antwerpen – Zelzate (4,34 miljoen euro).

Voor het afwerken van de op en afritten complexen met de R4 te Gent blijven prioritair als men de N49 als alternatief wil positioneren voor de E17 en R1, voor het vrachtverkeer op de Noord-Zuid-as Nederland-Liefkenshoek, N49, R4, E17 naar Rij-

¹⁹¹ De verdeling over de twee netten is eerder indicatief en zal in de jaarprogramma's gemotiveerd (behoefte analyse) en gedetailleerd worden.

sel. Daarom wordt 18 MioEur gebudgetteerd in de eerste beleidsperiode, om met 7 miljoen euro af te ronden in 2008.

De missing link die als bijdrage tot de doelstelling bereikbaarheid absolute prioriteit krijgt is de Oosterweelverbinding. Het is inderdaad de enige die uit de modelsimulaties met horizon 2010 een hoge I/C krijgt en als dusdanig ontlastend werkt voor de totale verkeersproblematiek op het hoofdnet rond Antwerpen. In de periode van het lopend beleid werden de studiebudgetten aangesproken (SAM), wat verder doorgaat in de eerste beleidsperiode, om volop met de realisatie te starten in 2006 tot en met 2009 à 2010 in de tweede beleidsperiode. Zoals hiervoor al aangehaald loopt dit in de afzonderlijke budgetlijn "SAM" in de budgettabel.

De openstelling van de andere missing links is voorzien voor de tweede beleidsperiode (2008-2012).

- **Subactie fysieke capaciteitsuitbreiding hoofdwegenet**

TABEL 5 FYSIEKE CAPACITEITSUITBREIDING OP HET HOOFDWEGENNET

Extra rijstrook Brusselse ring (R0) tussen Wemmel-Kraainem	60.160
E17 Extra rijstrook tussen Kortrijk en Waregem	4.090
E17 Franse grens en Kortrijk derde rijstrook	5.450
Verkeerswisselaar Lummen (A2-A13)	35.600
E40 op vier rijstroken brengen tussen Brussel en Leuven	45.000

(in keuro)

Van de in het MPV weerhouden projecten voor capaciteitsuitbreiding is de geraamde kostprijs weergegeven in bovenstaande tabel. In totaliteit dient hiervoor 150,3 miljoen euro te worden voorzien.

In de eerste beleidsperiode wordt voor de aanleg van een extra rijstrook op de Brusselse ring 39,7 miljoen euro voorzien, startend in 2004. De afwerking volgt in de tweede beleidsperiode, hoofdzakelijk, in 2008.

De investering in de verkeerswisselaar te Lummen wordt voorzien in de eerste beleidsperiode (36,6 miljoen euro). Dit project krijgt prioriteit in relatie tot de doelstelling "veiligheid".

Het voorzien van de E40 op vier rijstroken is voorzien in de tweede beleidsperiode.

- **Subactie wegwerken knelpunten en omvormen primaire I**

De aanpak van deze knelpunten is kritisch, omdat het bestaan ervan problemen genereert naar doorstroming en leefbaarheid op dit Primair-I net, maar bovendien aanleiding geeft door oneigenlijk gebruik op het onderliggend net, tot knelpunten en overlast naar leefbaarheid, waar men in de verleiding komt rondwegen te voorzien als oplossing voor een vals probleem.

In de periode lopend beleid (1999-2002) werd voor 93 miljoen euro geïnvesteerd in deze subactiviteit.

Het totaal pakket geïnventariseerde knelpunten dat nog dient gerealiseerd te worden in de volgende beleidsperiodes, vertegenwoordigt een totale geraamde kost van 839 miljoen euro.

In de eerste beleidsperiode wordt een investering voorzien van 355 miljoen euro, om uit dit pakket via een grondige doelmatigheidsanalyse bepaalde prioritaire projecten te realiseren. Het tweede pakket van 611 miljoen euro volgt in de tweede beleidsperiode.

Gezien het belang van deze projecten en de samenhang met de problemen op het onderliggend net is het absoluut noodzakelijk scherpe afwegingskaders voor dit geheel op te stellen.

Project 26: Uitbouw verkeerssturingssystemen op het hoofdwegenet

Voor de realisatie van dit project wordt in totaal 815 miljoen euro voorzien in de periode 2003-2012.

De totale kredieten voor het uitvoeren van het preventief en correctief onderhoud door AOSO beliepen over de periode 1999 - 2002 ongeveer 160 miljoen euro.

De nodige kredieten voor het structureel onderhoud (aangerekend op investeringskredieten van DAB-VIF) bedroegen over dezelfde periode in totaal ongeveer 30 miljoen euro, hetzij ongeveer 7,5 miljoen euro/jaar.

Tijdens de periode 2003-2007 worden volgende acties door AOSO gepland:

- afwerking van de rijstrooksignalering in het grootstedelijke gebied Antwerpen, in de andere grootstedelijke gebieden (Brussel, Gent,...) en op de rest van het hoofdwegenet (buiten de knooppunten);
- automatische incidentendetectiesystemen op de rest van het hoofdwegenet;
- bijkomende systemen voor verspreiding van verkeersinfo naar leveranciers van diensten;
- centrale voor gecoördineerde verkeerslichtensturing in grootstedelijk gebied Antwerpen;
- uitbreiding overkoepelend verkeersbeheerplatform voor het Vlaams Verkeerscentrum.

Het totale budget nodig voor de vermelde acties wordt geraamd op bijna 120 miljoen euro, hetzij 12 miljoen euro/jaar. Deze zijn evenwel vooral in de periode 2003-2007 gepland (107,5 miljoen euro).

Tengevolge van de reeds toegenomen investeringen tijdens de voorgaande jaren en het geplande bijkomende investeringspakket inzake verkeerstelematica van ca. 20 miljoen euro/jaar vanaf 2003 moet het gewoon onderhoudskrediet vanaf 2003 jaar per jaar lineair stijgen met ongeveer 2 miljoen euro/jaar.

Het budget "gewoon onderhoud" (in 2002 = 43 miljoen euro) dient dus lineair te stijgen van 45 miljoen euro in 2003 tot 53 miljoen euro in 2007.

In het kader van het structureel onderhoud dient o.m. de vervanging gepland van ± 7 000 vetuste betonnen verlichtingspalen die heden 30 à 35 jaar oud zijn (kostprijs: 17,5 miljoen euro).

Vanaf 2005 kan het bijkomend investeringsbudget voor de onbemande camera's (in 2003 en 2004 telkens 7 miljoen euro) gedeeltelijk hiervoor aangewend worden, zodat een substantiële verhoging van het structurele onderhoudsbudget van 8 miljoen euro in 2002 naar 11 miljoen euro per jaar kan doorgevoerd worden.

Met de uitbouw van het glasvezelnetwerk werd gestart op het einde van de jaren 1990. De basisstructuur ervan ("backbone"), aangelegd langs de hoofdtransportassen van het wegennet ten bedrage van ongeveer 18 miljoen euro is nu praktisch voltooid.

Ieder jaar werden ook kredieten voorzien voor de aansluiting van bijkomende installaties op het afstandsbevakings- en bedieningssysteem, en zo nodig voor de aanschaf van apparatuur voor beheer en exploitatie van de permanente wachtdienst.

Voor het vervolledigen (korte verbindingen, nieuwe knooppunten) en up-to-date houden inzake hard- en software van het geheel van deze ondersteunende uitrustingen en diensten (kabel- en glasvezelnetwerk, afstandsbevaking en –bediening, wachtdienst) is een budget van ca. 1,250 miljoen euro/jaar nodig vooral langs de wegen.

Parallel met de initiatieven van De Lijn heeft ook AOSO bepaalde taken te vervullen. I.v.m. de actie "**informatieverschaffing**" werd tot nu toe geïnvesteerd in de opstelling van dynamische aanduidingsborden voor "P & R MELSELE", die informeren over de toestand van het openbaar vervoer van "De Lijn" en van de diverse parkings in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Hierbij diende eveneens voorzien in een verbinding voor gegevensuitwisseling tussen "De Lijn" en het Vlaams Verkeerscentrum. Voor deze actie werd een totaal krediet van 0,620 miljoen euro vastgelegd.

Op het vlak van informatieverschaffing zullen de volgende acties uitgevoerd worden in de periode 2003-2007:

- na evaluatie van het concept "P & R MELSELE", uitvoering van gelijkaardige systemen met aanduidingsborden voor P & R-parkings in de regio Antwerpen en in andere grootstedelijke gebieden;
- verdere uitbouw van het datanetwerk voor informatie-uitwisseling tussen het Vlaams Verkeerscentrum en de dispatchingcentra van De Lijn.

Hiervoor moet een totaal budget uitgetrokken worden van 13,5 miljoen euro, hetzij ongeveer 2,700 miljoen euro per jaar.

Project 27: Veilig en ondersteunend onderliggend wegennet

- Subactie 1. onderhoud onderliggend wegennet

Uit de studie Heleven (zie ook project 25 – subactie 1) blijkt dat de onderhoudsachterstand op het onderliggend wegennet groter is dan op het hoofdwegennet en het net van de primaire I-wegen. Om de onderhoudsachterstand in te lopen is het daarom in de periode 2003-2012 noodzakelijk om jaarlijks gemiddeld 65 miljoen euro te voorzien. Daarna (2010-2012) kan terug gevallen worden op gemiddeld 40,0 miljoen euro.

- Subactie 2. herinrichting doortochten

In 2000 werd door AWV de toestand van "te realiseren doortochten" en "aan te leggen fietspaden" op het gewestwegennet grondig geanalyseerd en geëvalueerd.

Voor de realisatie van de 60% dringendste doortochten, met een totale lengte van 425 km was de geraamde budgetbehoefte 421,5 miljoen euro. Verschillende doelstellingen scenario's werden uitgewerkt voor het wegwerken van deze gevaarlijke zones. Er werd geopteerd voor het scenario: realiseren in 8 jaar vanaf 2001. Dit hield in dat vanaf 2001 tot en met 2008, jaarlijks een budget nodig was van 52,8 miljoen euro. Alle bedragen waren opgegeven in waarde 2001 en jaarlijks te indexeren.

Voor wat de realisatie van doortochten betreft wordt, gezien de samenhang met de uitbouw van fietsvoorzieningen, in Mobiliteitsplan geopteerd om minstens het meegaand pakket met "fietsroute, 824 km" te realiseren in 8 jaar (2001-2009) en de rest in de periode 2010-2012. Voor de budgetbehoefte wordt in het Mobiliteitsplan dan ook jaarlijks 57,5 miljoen euro voorzien, om na 2012 terug te vallen op een budget van 40

miljoen euro. Voor de volledige periode van 1999 tot en met 2012 is dan 730 miljoen euro geïnvesteerd, wat overeenstemt met 100% realisatie van de “dringendste doortochten AWV”.

AWV zal een volledige lijst van “doortochten” en “fietspaden” (database), de realisatie voorzien in vijfjaren programma’s, jaarlijks een voortgangsrapport opmaken, evalueren en bijsturen in jaarprogramma’s.

I.v.m. de realisatie van een aangepaste verlichting, enz. op de doortochten van gewestwegen door bebouwde kommen van gemeenten is het eveneens noodzakelijk voldoende middelen te voorzien t.a.v. AOSO. In de periode 2003 – 2004 wordt dit geraamd op 1,25 miljoen euro/jaar, in de periode 2005 – 2007 op 2,25 miljoen euro/jaar. Dit laatste bedrag wordt ook voorzien voor de periode 2008-2012.

- **Subactie 3. wegwerken gevaarlijke punten en zones**

In 2000 werd door AWV de toestand van de gevaarlijke punten en zones op het gewestwegennet grondig geanalyseerd en geëvalueerd. Voor het wegwerken van de toen gekende 791 gevaarlijke was de geraamde budgetbehoefte 468,5 miljoen euro. Verschillende doelstellingen scenario’s werden uitgewerkt voor het wegwerken van deze gevaarlijke punten. Er werd geopteerd voor het scenario: inhalen over 9 jaar vanaf 2001. Dit hield in dat vanaf 2001 tot en met 2009, jaarlijks een budget voorzien werd van 52 Mio euro. Alle bedragen waren opgegeven in waarde 2001 en jaarlijks te indexeren.

In het kader van de budgetbesprekingen 2003, rekening houdend met de veiligheidsdoelstellingen uit het ontwerp-Mobiliteitsplan, werd door de VR beslist 99,16 miljoen euro vrij te maken in het FFEU als eerste aanzet om de gevaarlijke punten en zones weg te werken op 5 jaar tijd.

Bovendien werd reeds in 2002 een studiebudget voorzien van 5 miljoen euro voor de detailstudie voor realisatie van de eerste helft van het aantal gevaarlijke punten en in 2003 wordt een zelfde bedrag voorzien voor de studie van een tweede pakket. Dit is toegevoegd aan het budget 2003 dat op 105 miljoen euro komt.

Daarnaast zal 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.

Voor het Mobiliteitsplan wordt de doelstelling: wegwerken van de meest gevaarlijke punten op 5 jaar (2003-2007). Hierdoor is de jaarlijkse behoefte 98,17 miljoen euro (analyse AWV) en geactualiseerd op 2002: 100 miljoen euro. Voor de budget behoefte wordt in het Mobiliteitsplan dan ook jaarlijks 88,5 miljoen euro voorzien vanaf 2004 tot 2007. Voor de daarop volgende 4 jaar is 69,2 miljoen euro om terug te vallen op een normaal budget van ongeveer 33 miljoen euro vanaf 2012.

AWV zal een volledige lijst van de circa 800 gevaarlijke zones en punten opmaken, met situatiebeschrijving van de onveiligheid en gekende ongevallen op deze plaatsen (database), de aanpak van deze zones en punten voorzien in een vijfjaren programma, jaarlijks een voortgangsrapport opmaken, evalueren en bijsturen.

In coördinatie met het investeringsprogramma van AWV worden door AOSO investeringen gepland voor het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid door aangepaste verlichtings- en signaleringsuitrustingen op gevaarlijke punten langs gewestwegen en hun aanhorigheden, het aanwenden van diverse elektrische en elektronische weguitrustingen (exclusief de zgn. doortochten volgens module 4 van het mobiliteitsconvenant). Voor de periode 2003 – 2004 is dit 7,5 miljoen euro/jaar. In de periode

2005 – 2007 wordt 10,5 miljoen euro/jaar voorzien. Dit laatste bedrag wordt ook voorzien voor de periode 2008-2012.

- **Subactie 4. beveiliging schoolomgevingen**

Voor de extra activiteit tav schoolomgevingen wordt in het Mobiliteitsplan jaarlijks 9 miljoen euro voorzien in de periode 2003-2007 en 6 miljoen euro in de periode 2008-2012.

- **Subactie 5. aanleg rondwegen**

In de periode lopend beleid werd in deze subactiviteit voor 23 miljoen euro geïnvesteerd. Voor de volgende beleidsperiodes wordt nog eens 59 (2003-2012) en 13 miljoen euro (2008-2012) voorzien, op basis van een huidige inventarisatie.

Dit kan veranderen aan de hand van duidelijke afweging en prioriteitsbepaling in samenhang met de subactiviteit “doortochten”, in samenhang met het wegwerken van de knelpunten op het Primaire Wegen F-net. Hierbij is er een behoefte aan duidelijke afwegingskaders.

- **Subactie 6. overname gewestwegen**

Indien in het kerntakendebat (Provincies) beslist wordt om de provinciewegen onder het beheer van het gewest te brengen, dan zal de onderhoudstoestand van deze wegen opgenomen worden en toegevoegd aan de subactie “onderhoud” op basis van dezelfde criteria die thans gehanteerd worden voor de gewestwegen.

Het betreft hier in totaal 635 km. Rekening houdend met dit totaal aantal over te dragen provinciewegen betekent dit dat er jaarlijks op de begroting van de wegen een bijkomend krediet voor onderhoud en investeringen moet worden voorzien van 40,9 miljoen euro.

Project 28: Oprichting van een coördinerend punt voor werkzaamheden

Om te voorkomen dat de bereikbaarheid de komende jaren als gevolg van het inhalen van de achterstand in onderhoud evenals het wegwerken van knelpunten te zeer in het gedrag komt zal per provincie een coördinerend punt voor werkzaamheden opgericht worden.

Op basis van het structureel overleg tussen AWW, de gemeente en de Lijn kan worden vermeden dat gelijktijdige wegwerkzaamheden op gewestelijk, regionaal en lokaal vlak die bereikbaarheid van bestemmingen (met inbegrip van het gemeenschappelijk vervoer) te zeer in het gedrang brengt. De extra middelen die hiervoor noodzakelijk zijn worden geraamd op 0,25 MioEur per jaar, vanaf 2004.

Project 29: Inpassing infrastructuur in de stedelijke omgeving

De extra middelen voor een betere inpassing van de infrastructuur in de stedelijke omgeving voor de uitvoering van de subacties snelheidsoptimalisering, het kindvriendelijk inrichten van de verkeersruimte en de beperking van de geluidshinder worden geraamd op 30,25 MioEur in de periode 2003-2007. Zij nemen lichtjes toe tot 40 MioEur in de periode 2008-2012.

Dit moet toelaten om een audit” van de snelheid, aanpassen van signalisatie en het beschikbaar houden van gegevens m.b.t. telematica-toepassingen ten behoeve van de subactie snelheidsoptimalisatie door te voeren.

Voor de subactie kindvriendelijke inrichting van de verkeersruimte wordt vooral ingezet op het uitwerken van een vademecum, en de hierin uitgewerkte inrichtingsvoorstellen laten doorwerken in ontwerpen op gemeentelijk en gewestelijk niveau.

Om de geluidshinder adequater te kunnen aanpakken wordt een versoepeling van de voorwaarden van de huidige conventie voorzien.

Project 30: Landschappelijke inpassing infrastructuur

Voor de subacties bermbeheer, mitigatie van het barrière-effect, tegengaan van verdroging, het voorkomen van de verontreiniging van oppervlaktewater en van de visuele verstoring van het landschap is in de periode 2003-2007 in totaal 77 miljoen euro voorzien. Dit neemt lichtjes toe tot 84 miljoen euro in de periode 2008-2012.

Op de 50.000 ha wegbermen zal vooral aandacht gaan naar de zwerfvuilproblematiek en het ecologisch beheer van de wegbermen.

Bovendien zullen een aantal concrete ontsnipperingsprojecten vanuit het beleidsdomein mobiliteit (waterwegen), in samenwerking met de beleidsdomeinen leefmilieu en natuur en ruimtelijke ordening uitgewerkt worden. Hierbij wordt gedacht aan:

- verder uitvoeren van een werkzame en waardevolle ontsnippering binnen een aantal waardevolle gebieden met verspreide natuurwaarden zoals Nationaal Park Hoge Kempen, Vlaamse Ardennen en het duinengebied;
- verder uitvoeren van een aantal lokale lopende en nieuwe ontsnipperingsdossiers (gestart op initiatief van gewestelijke of lokale infrastructuurbeheerders zoals het uitwerken van een werkzame en waardevolle ecologische infrastructuur binnen de Antwerpse en andere Zeehavengebieden);
- oplossen van 15 vismigatielocaties op bevaarbare waterlopen op basis van de prioriteitenatlas uitgewerkt door het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer;
- verder uitvoeren van een aantal belangrijke en omvangrijke strategische en vernieuwende dossiers waaruit bijkomende technische, ecologische en administratieve kennis en ervaring zal opgebouwd worden (bijvoorbeeld de ontsnippering van het Albertkanaal tussen Riemst en de grens met Wallonië en tussen Wijnegem en Oelegem, de herinrichting van restgrond langs het kanaal Kortrijk-Bossuit in Zwevegem en de ontsnippering van een aantal locaties langs de Kempische kanalen in de provincies Antwerpen en Limburg), nieuwe dossiers (op basis van reeds uitgevoerde ontsnipperingsstudies rond concrete locaties zoals het Albertkanaal in de provincie Antwerpen en een aantal locaties langs andere kanalen in het Vlaams Gewest) en nieuwe dossiers zoals de mogelijke verbreding van het kanaal Gent-Oostende, de aansluiting daarvan naar Zeebrugge, de verbreding van de Ringvaart rond Gent en de moderniseringswerken aan de Van Cauwelaert- en de Royerssluis in de Antwerpse Haven.

Bovendien zullen een aantal concrete ontsnipperingsprojecten vanuit de natuur- en milieusector in samenwerking met de beleidsdomeinen mobiliteit en ruimtelijke ordening uitgewerkt worden. Hierbij wordt gedacht aan:

- verder uitvoeren van een werkzame en waardevolle ontsnippering binnen een aantal waardevolle gebieden met verspreide natuurwaarden zoals Groot en Klein Schietveld en Kalmthoutse Heide, Zoniënwood, Vlaamse Ardennen en het duinengebied;
- verder uitvoeren van een groot aantal lokale lopende en nieuwe ontsnipperingsdossiers (gestart op initiatief van de gewestelijke of lokale infrastructuursector zoals het uitwer-

ken van een werkzame en waardevolle ecologische infrastructuur binnen een aantal waardevolle gebieden met verspreide natuurwaarden zoals Zoniënwoud);

- verder uitvoeren van een aantal belangrijke en omvangrijke strategische en vernieuwende dossiers waaruit bijkomende technische, ecologische en administratieve kennis en ervaring zal opgebouwd worden (bijvoorbeeld de E19-HSL ten noorden van Antwerpen en de HSL ten oosten van Brussel) en nieuwe dossiers (op basis van al uitgevoerde ontsnipperingsstudies rond concrete locaties zoals de nieuwe spoorverbinding naar de luchthaven binnen de E19 ten zuiden van Mechelen, de Liefkenshoekspoorwegtunnel in Kallo-Doel, de tweede spoorwegontsluiting van de Antwerpse Haven en de bijkomende spoorwegvertakking van Ter Doest in Zeebrugge).

Door de rechttrekking en uitdieping van het waterloppennetwerk (bevaarbare en onbevaarbare) wordt hemelwater zo snel mogelijk stroomafwaarts afvoeren. Bovendien zijn grachten vaak verhard, waterlopen, wordt het water niet meer opgehouden en worden de infiltratiemogelijkheden beperkt.

De nieuwe visie bestaat erin het water zo lang mogelijk op te houden, trager af te voeren, en grachten en de bufferbekkens natuurtechnisch in te richten en de waterlopen meer ruimte te geven. Bovendien zorgen dergelijke bufferbekkens er ook voor dat een deel van de verontreinigde deeltjes uit het water bezinkt vooraleer ze in de waterloop terechtkomen.

De verdroging van de omliggende habitat moet maximaal worden tegengegaan door de infiltratie en lokale berging van hemelwater te optimaliseren. In de planningsfase moet met deze problematiek rekening gehouden worden bij het kiezen van het definitieve tracé. Bij aanleg of herstel van de spoorweg moet de verdroging worden tegengegaan door een aangepaste bemaling tijdens de werken.

Bovendien moet de verontreiniging van het oppervlaktewater door het afvloeiwatervan de wegen en spoorwegen worden beperkt. Hierbij moet extra aandacht worden besteed aan het beperken van pesticiden (zie recente wetgeving). Het opvangen van afvloeiwatervan in aparte natuurtechnisch ingerichte circuits is een mogelijke techniek om dit probleem aan te pakken.

De problematiek van de visuele verstoring van het landschap wordt vooral preventief benaderd.

9.2.3 Maatregelenpakket 3: Efficiënt gebruik vervoermiddelen en infrastructuur

Het derde maatregelenpakket bestaat uit 8 projecten te realiseren binnen een periode van 10 jaar. De totale kostprijs voor de Vlaamse begroting voor de realisatie van het derde maatregelenpakket bedraagt 833 miljoen euro.

Project 34: Stimuleren carpooling

Als aanvulling op de 58 bestaande carpoolparkings zijn er nog een 30-tal carpoolparkings gepland. Hiervoor werden al de nodige budgetten aangegeven in project 9.

Voor het onderhouden van de carpooldatabank, promotie en het ter beschikking stellen van de carpoolmogelijkheden via het internet wordt jaarlijks 0,15 MioEur voorzien.

Project 35: Stimuleren autodelen

Het aandeel van het Vlaamse gewest in de opstartkosten van een initiatief tot autodelen wordt geraamd op 0,65 MioEur. Het grootste deel hiervan voorzien voor de periode 2003-2007.

Project 36: Financiële stimuli

- Subactie financiële stimuli voor het openbaar vervoer

Gezien het belang van promotende lage prijzen voor de aanwinst en fideliseren van klanten, worden eenvoudige en goedkope (in bepaalde gevallen gratis) netabonnementen ingevoerd: Buzzy Pazz voor jongeren, Omnipas voor actieven 25+, gratis 65+ enz.

De kosten en ontvangstenderving voor de VVM hieraan verbonden worden gecompenseerd door een extra dotatie voorzien op art 31.15 van de administratieve begroting, programma 63 20.

Deze actie is gestart in 2000 met een bedrag van 14,49 miljoen euro. In 2002 is dit 19,78 miljoen euro en voor 2003 wordt het 21,53 miljoen euro. Dit laatste bedrag wordt constant gehouden tot 2012. Dit betekent niet dat geen nieuwe acties voorzien worden, wel dat telkens zal geëvalueerd worden in hoeverre voor de lopende maatregelen na een eerste verliesperiode aan ontvangsten (door daling van tarief), naderhand niet een winstperiode ontstaat door bijkomende klanten, die eventueel nieuwe initiatieven mogelijk maakt.

- Subactie financiële stimuli voor het fietsgebruik

Er worden geen bijzondere bijkomende financiële stimuli voorzien t.b.v. het fietsverkeer.

- Subactie vermindering vaarrechten

Vermindering van de vaarrechten heeft op dit ogenblik enkel zin in de havengebieden. Hiertoe zijn reeds initiatieven door de havenbesturen genomen om te gaan naar een geleidelijke vermindering. Elders zijn de vaarrechten reeds tot hun minimum teruggebracht. Deze toestand blijft in de periode 2003-2012 behouden. Er zijn bijgevolg geen gewijzigde budgettaire gevolgen voor het Vlaamse Gewest.

Project 37: Bewerkstellingen van een digitale binnenvaartmarkt

Voor de verder uitwerken en voor het onderhoud van BIVAS is in de periode 2003-2004 0,1 MioEur voorzien. Nadien, in de periode 2005-2012 wordt 0,05 miljoen euro voorzien per jaar.

Project 38: Promotie binnenvaart en short sea shipping

In programma 64.1 basislocatie 33.01 is een subsidie voorzien t.b.v. de V.Z.W. Promotie Binnenvaart Vlaanderen. In de begroting 2003 is hier 1,3 MioEur voorzien.

In de periode 2003-2012 wordt de subsidie t.b.v. de V.Z.W. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, PSSSV en algemene promotie constant op 1,52 MioEur gehouden.

Project 39: Vervoersmanagement personenverkeer

- Subactie bedrijfsvervoer

In het kader van bedrijfsvervoerplannen, wordt een bijzondere actie voorzien, waarbij het aanbod van het OV extra doelgericht bijgewerkt wordt voor de werknemers, voorzover de werkgever zich engageert om voor alle werknemers een 3W+ abonnement

aan te kopen (netabonnement 190 euro, met dubbel voor partner). Deze actie is vooral gericht op grote bedrijven en bedrijventerreinen.

Deze actie start progressief vanaf 2004, à rato van 3 à 4 projecten per jaar en de geraamde recurrente kost (1/2 van de totale kost) op de begroting wordt aangerekend op een nieuw art van de administratieve begroting programma 63.20.

Er wordt een bedrag van 5 miljoen euro voorgesteld voor 2004 met een groeipad van 3,5 miljoen euro per jaar, tot een niveau van 33 miljoen euro in 2012.

- **Subactie schoolvervoer**

In 2001 werd een eerste stap gezet in de optimalisatie van het leerlingenvervoer door overname van het pakket dat totnogtoe gedragen werd door het budget van het departement onderwijs. Hiervoor werd in programma 63.20 van de administratieve begroting een nieuw budgetartikel gecreëerd: art 31.11.

In 2001 was het startbedrag 15,42 miljoen euro; in 2002 werd dit vervolledigd tot 36,8 miljoen euro om vanaf 2003 tot 2012 op constant niveau van 41,8 miljoen euro te blijven.

Er is voorlopig geen vervolgfase voor herstructurering of uitbreiding voorzien. Wel werd in 2003 een budget toegevoegd van 5 miljoen euro om in elke provincie (entiteit VVM) een pilootproject te realiseren dat een in een schoolnet overschrijdend aanbod voorziet. Op basis hiervan en rekening houdend met "basismobiliteit – netmanagement" zal geoordeeld worden of een verdere specifieke aanpak noodzakelijk is.

- **Subactie evenementenvervoer**

Evenementenvervoer wordt kostendekkend georganiseerd. Er worden bijgevolg geen extra middelen voorzien.

Project 40: Vervoersmanagement goederen

De geraamde kost om met een 100-tal bedrijven na te gaan op welke wijze goederenstromen op een duurzame manier (omgebogen naar meer duurzame vervoersmodi, verhogen beladingsgraad vrachtwagens, ...) kunnen afgehandeld worden zodat win-win situaties ontstaan voor zowel de overheid als het bedrijf in kwestie, wordt geraamd op 11,5 Mio-Eur in de periode 2003-2007.

Project 41: Gebruiksheffingen

Eventuele gebruiksheffingen zullen ingevoerd worden op basis van het variabiliseringsprincipe en budgettaire neutraliteit. Dat geldt zowel voor het personenvervoer als voor het goederenvervoer.

9.2.4 Maatregelenpakket 4: Verhoging handelingsbekwaamheid van weggebruikers

Het vierde maatregelenpakket bestaat uit 5 projecten te realiseren binnen een periode van 10 jaar. De totale kostprijs voor de Vlaamse begroting voor de realisatie van het vierde maatregelenpakket bedraagt 74,7 miljoen euro.

Project 48: Oprichting van provinciale verkeerseducatieve parken

In een studie van de VSV worden de kosten voor de aanleg, inrichten en exploitatie van 5 provinciale parken geraamd¹⁹². Voorgesteld wordt om de aanleg te spreiden over vijf jaar (2004-2008). Hiervoor dient per jaar telkens 3,4 miljoen euro te worden gereserveerd. Per aangelegd park dient ook nog rekening worden gehouden met de jaarlijkse exploitatiekost. Deze bedraagt 0,55 miljoen euro. Deze jaarlijkse kost wordt gedeeld door de betrokken provincie en het gewest.

In totaal dient dan rekening te worden gehouden met 15,25 miljoen euro in de periode 2003-2007 en 10 MioEur in de periode 2008-2012.

Project 49: Sensibilisatie en informatieverschaffing veilig rijgedrag

In aanvulling met de voor de provinciale verkeersparken voorziene werkings- en projectkosten worden voor de uitvoering van een informatie- en communicatiebeleid inzake mobiliteit de komende tien jaar gemiddeld jaarlijks 0,25 MioEur voorzien. Dit beleid zal zich in volgorde van belangrijkheid, vooral te richten op de problematiek van overdreven rij-snelheid, het dragen van de autogordel, het druggebruik en het rijden onder invloed.

Project 50: Handhaving via automatische systemen

Vanaf 2002 is een programma gestart voor het uitrusten met roodlicht-camera's van een 100-tal kruispunten per jaar, tot een totaal van 350 kruispunten. In de doorlopende trajecten van de wegen zullen daarenboven per jaar ook minstens 60 snelheidsdetectoren geplaatst worden. In 2002 werd hiervoor een eerste kredietschijf van 14 miljoen euro uitgetrokken.

Ten behoeve van AOSO worden jaarlijks 7 miljoen euro voorzien voor de verdere opstelling van onbewaakte camera's voor de registratie van roodrijden en snelheidsoverschrijding en van bijkomende aswegers voor de controle van overbeladen vrachtwagens in de periode 2003-2004.

Project 51: Behandeling van rijgedragproblemen

In samenwerking met de VDAB wordt een pilootproject opgestart, dat voorziet in de begeleiding/behandeling via verkeerstherapie van mensen van wie het rijbewijs werd ingetrokken. Hierbij gaat hier in eerste instantie om mensen van wie het rijbewijs werd ingetrokken en niet opnieuw slaagden in de test om dit rijbewijs terug te krijgen. Op basis van een evaluatie van dit pilootproject kunnen dan verdere stappen gezet worden om te komen tot een systematische behandeling van rijgedragproblemen.

De kosten voor het pilootproject (2004) worden op 0,25 miljoen euro geraamd. Voor de systematische behandeling van structurele rijgedragproblemen is voor de periode 2004-2012 jaarlijks 0,25 miljoen euro voorzien.

Project 52: Stimuleren van een veiligheidscultuur bij bedrijven

De kosten voor een structurele samenwerking met de transportsector met als doel de veiligheidscultuur bij bedrijven algemeen ingang te doen vinden, worden op 0,25 miljoen euro/jaar ten laste van het gewest .

¹⁹² VSV, Provinciale verkeers- en mobiliteitseducatiecentra. Verkenning, concept en succesfactoren, aanleg, uitbating en schetsontwerpen, oktober 2002

Project 53: Informatieverschaffing milieuvriendelijk rijgedrag

Voorgesteld wordt om in samenwerking met de milieuadministratie gerichte sensibiliseringscampagnes op te zetten om bestuurders de principes van een milieuvriendelijk rijgedrag op een eenvoudige manier aan te leren. De kosten hiervan worden geraamd op 0,3 miljoen euro/jaar.

9.2.5 Maatregelenpakket 5: Veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark

Het vijfde maatregelenpakket bestaat uit 3 projecten te realiseren binnen een periode van 10 jaar. De totale kostprijs voor de Vlaamse begroting voor de realisatie van het vijfde maatregelenpakket bedraagt 43,8 miljoen euro in de periode 2003-2012.

Project 60: Ombouw van het bestaande voertuigenpark

- Subactie ISA

In 2002 werd gestart met een gezamenlijk proefproject van de Vlaamse Overheid, waarin AOSO participeert met een technologiebedrijf en een auto-importeur. In een eerste fase zal het potentieel inzake voertuigtelematICA onderzocht worden, geboden door het inbouwen van een telematicaplatform in voertuigen die draadloos in verbinding staan met een controlecentrum. Hiertoe worden een aantal dienstvoertuigen van AOSO als testvoertuigen uitgerust. Het vereiste budget voor deze voorafgaandelijke proeven bedraagt 0,7 miljoen euro .

Verdere acties zullen o.a. afhankelijk zijn van de resultaten van het lopende proefproject.

Bij positief resultaat moet een budget voorzien worden van 0,3 miljoen euro/jaar in de periode 2003-2007.

- Subactie ombouw (vracht)wagenpark

De ombouw van het bestaande (vracht)wagenpark zal gestimuleerd worden door een gerichte inzet van het fiscale instrumentarium van het Vlaamse Gewest.

Hierbij wordt een globale kostenneutraliteit nagestreefd, zodat er hiervoor geen budget wordt voorzien.

- Subactie beveiligingsmaatregelen bij De Lijn

Deze subactie omvat extra beveiligingsmaatregelen voor de klanten en de chauffeurs zoals het installatie van dode hoekspiegels, bewakingscamera's, noodcommunicatie aan boord van de voertuigen enz. In de periode 1999-2002 was hier 2,4 miljoen euro voorzien. Voor deze subactie wordt een budget voorzien van telkens 2,5 miljoen euro in de periode 2003-2007 en in de periode 2008-2012. De inspanningen worden m.a.w. gelijkmatig gespreid over de drie beleidsperiodes, om continu verbeteringen te voorzien.

- Subactie milieuvriendelijk stads- en streekvervoer

Het toepassen van roetfilters op de bestaande dieselmotoren (671 bussen van de Lijn met euro-2 motor, bouwjaar 1997-2001) vergt in de periode 2003-2004 een budget van 4,9 miljoen euro. Het toepassen van roetfilters op de bestaande dieselmotoren (750 bussen, bouwjaar 2001-2006), met euro-3-motor impliceert 6 miljoen euro in de periode 2004-2006. Het uitrusten van 400 bussen met NO_x-reductie heeft een budgettaire weerslag van 4 miljoen euro in de periode 2004-2007. In de periode 2008-2010 worden bijkomend bussen uitgerust met NO_x-reductie (400 miljoen euro).

Verder is het wenselijk om sneller over te schakelen op zwavelarme diesel (10 ppm i.p.v. 50 ppm). Dit vergt jaarlijks 1 miljoen euro extra per jaar.

Project 61: Sensibilisatie en informatieverstopping bij aankoop van voertuigen

Momenteel wordt op de website www.emis.vito.be/mobiliteit reeds informatie verschaft over het brandstofverbruik en de emissiegegevens van alle nieuw op de markt verkrijgbare voertuigen in België. Deze site bevat ook een lijst met de meest milieuvriendelijke voertuigen en wordt de milieuvriendelijkheid van elk voertuig weergegeven door een milieulabel. De bedoeling is deze informatie uit te breiden met gegevens die betrekking hebben op de veiligheidskarakteristieken van voertuigen.

Verder is het wenselijk dat de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling beter afgestemd zijn op emissie en verkeersveiligheid. De effectiviteit is hierbij het grootst indien uitgegaan wordt van budgetneutraliteit.

Tenslotte zal getracht worden om door middel van een doorgedreven informatie- en sensibilisatiecampagne te komen tot een gewijzigd aankoopgedrag.

Voor het geheel van de hierboven omschreven maatregelen wordt jaarlijks, vanaf 2004, 0,25 MioEur voorzien.

Project 62: Uitbouw van een veilig en milieuvriendelijk wagenpark bij de overheid

Voorgesteld wordt om het aankoopbeleid te richten op de aankoop van milieuvriendelijke en veilige wagens en bepalingen hieromtrent op te nemen in de beheerscontracten met overheidsbedrijven. Aangenomen wordt dat dit geen noemenswaardige extra budgettaire consequenties hoeft te hebben.

9.3 Medefinanciering van spoorgerelateerde projecten

Het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid, het Vlaams gewest, het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest voor het meerjaren investeringsplan van de NMBS voorziet in de mechanismen van co- en prefinanciering van spoorgerelateerde projecten. Deze constructie is voorzien omdat sommige voor het Vlaams gewest strategische spoorprojecten ver in de tijd naar achter zijn geschoven, wat hun aanvangsdatum dan wel het beëindigen van de werken en de in dienststelling van de infrastructuur betreft. Het Vlaams Parlement vraagt in haar resolutie dat zou worden aangegeven welke projecten voor co- en/of prefinanciering in aanmerking komen. Om evidente redenen zijn dat in elk geval de grote strategische projecten in de havens en de luchthaven. Daarmee wil de Vlaamse regering haar doelstellingen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en uit het Mobiliteitsplan realiseren. Daarentegen is het niet mogelijk met de huidige kennis zonder voorafgaande objectieve behoeften analyse een sluitende lijst te geven van projecten die vatbaar zijn voor co- en prefinancieringsconstructies. Op basis van de objectieve behoeften analyse kan een prioriteitsorde van projecten en hun strategisch impact worden opgesteld, waarbij ook rekening wordt gehouden met de effecten op het net door toevoegen cq optimaliseren van spoorinfrastructuur.

9.4 Balans in evenwicht?

Zijn de geraamde extra inkomsten voldoende om de hierboven aangegeven (extra) uitgaven te dekken?

Rekening houdend met de geraamde extra inkomsten (zie 9.1.3), rekening houdend met de voorziene PPS-constructie (BAM) en de voorziene kosten van de projecten is er over de gehele periode (2003-2012) een licht positief saldo van 117 miljoen euro (dit is 0,6 % t.o.v. het voorziene budget). Dit overschot is vrijwel gelijkmatig verdeeld over de periode 2003-2007 en de periode 2008-2012. Dit bedrag zou moeten volstaan om de niet gebudgetteerde studies, ontwikkeling van en gebruik van de nieuwe instrumenten af te dekken en om in beperkte mate rekening te houden voor nieuwe prioriteiten of voor initiatieven m.b.t. medefinanciering en prefinanciering van spoorgerelateerde projecten (zie 9.3).

Omwille van allerlei externe factoren kan aan dit evenwicht slechts een indicatieve betekenis worden gegeven. We verwijzen hier bijvoorbeeld naar een betere of slechtere economische ontwikkelingen, gunstiger of ongunstiger aanbestedingen, e.d.m. Om de balans ook jaarlijks in evenwicht te houden zijn er in principe vier mogelijkheden (of een combinatie ervan):

- Het vroeger of later activeren van sommige projecten;
- Het verkorten of verlengen van de termijn waarop sommige programma's dienen te worden uitgevoerd;
- Meer gebruik maken van PPS-constructies;
- Het tijdelijk extra middelen ter beschikking stellen vanuit de algemene begroting aan het mobiliteitsbeleid.

10 VERWACHTINGEN T.A.V. HET EUROPESE NIVEAU

De Vlaamse overheid is bij het behalen van haar ambities vaak afhankelijk van de vooruitgang die gemaakt wordt binnen deze Europese dossiers (zie “prioritaire dossiers op Europees niveau”). Het Vlaamse Parlement vraagt de Vlaamse regering de evoluties op Europees niveau nauwgezet te volgen zodat tijdig ingespeeld kan worden op nieuwe inzichten en/of richtlijnen. Vooral de ontwikkeling van de richtlijnen met betrekking tot de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer in de Europese Unie worden door het Vlaamse Parlement belangrijk geacht. Maar ook op andere vlakken is het noodzakelijk de Europese ontwikkelingen op te volgen.

Ten aanzien van het Europese beleidsniveau is Vlaanderen vragende partij voor:

- **Erkenning van het Vlaamse organisatiemodel met gemengde exploitatie**

De Vlaamse overheid kan zich vinden in de Europese bekommernis om kwalitatief hoogstaande vervoersdiensten tegen een zo laag mogelijke prijs aan te bieden. In haar resolutie (stuk 1040 (2001-2002)-Nr.1) betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan vraagt het Vlaamse Parlement dat de beschikbare middelen zo efficiënt en effectief mogelijk worden ingezet, zodat meer en beter gemeenschappelijk vervoer kan worden gerealiseerd. Het Vlaamse Parlement vraagt daarom dat de organisatie van het openbaar vervoer omgevormd wordt naar een systeem waarbij concurrentie versterkt wordt.

Het Vlaamse parlement is evenwel van oordeel dat bij de organisatie van het stad- en streekvervoer elke vorm van monopolievorming, zowel openbaar als privé dient uitgesloten te worden. Vandaar dat voorgesteld wordt om voor de dienstverlening een evenredig beroep te doen op de VVM De Lijn en op de privé sector (50/50-verhouding). Als zodanig kan de Vlaamse overheid zich moeilijk scharen achter een volledige liberalisering van de vervoerssector. Bij de liberalisering van het openbaar wegvervoer moet rekening gehouden worden met het feit dat de overheid in staat moet zijn een openbare dienstverplichting aan de potentiële dienstverleners op te leggen (als gevolg van een strategie die zij binnen het mobiliteitsbeleid wenst te volgen) en dat zij hiervoor de nodige steun moet kunnen verlenen aan de desbetreffende exploitant wanneer deze diensten zoals door de overheid geformuleerd niet marktconform kunnen aangeboden worden. De Vlaamse overheid is dan ook van oordeel dat wanneer een onderneming een overheidsopdracht vervult, en hiervoor in (potentiële) concurrentie staat met de markt, zij hiertoe een subsidie (onder welke vorm ook) van de overheid moet kunnen ontvangen voor die door de Commissie (DG Concurrentie) niet als concurrentievervalsing mag worden aangemerkt.

Bovendien moet de organiserende overheid door rechtstreekse toewijzing een gedeelte van de exploitatie kunnen laten uitvoeren door een met haarzelf verbonden operator, met het oog op continuïteit in haar ontwikkeling van technische know how en marktkennis en met het oog op het tegengaan van de negatieve effecten van excessieve marktconcentratie. In elk geval moet in verband met regelgeving hieromtrent het principe van de subsidiariteit ten volle worden gerespecteerd.

- **een vereenvoudiging en harmonisatie regelgeving binnenvaart en kustvaart**

Aanvullend wordt de vrije scheepvaart belemmerd door o.a verschillen tussen lidstaten inzake technische voorschriften of vaarcertificaten, problemen die op Europees niveau om een standaardisatie vragen.

Opdat het aantal benodigde papieren in de toekomst gelijk zou zijn aan dat van het wegtransport is een inperking nodig van het aantal documenten. Hiervoor is een vereenvoudiging nodig van de complexe en weinig geharmoniseerde regelgeving rond SSS. Ook het versterkt inzetten van Electronic Data Interchange bij SSS en bij douaneafhandelingen draagt hiertoe bij. Gelet op de recente marktontwikkelingen in Short Sea Shipping is het wenselijk dat de Europese Commissie concrete acties onderneemt, teneinde de documentaire en administratieve afwikkeling bij het vervoer per SSS beter en efficiënter te maken.

- **een strenge regelgeving inzake beroepskwalificaties**

Nu reeds België toegang tot beroep strenger gereguleerd dan in de ons omliggende landen. Toch laat deze strengere reglementering verder aanscherpen om misbruiken zoals ze nu worden vastgesteld te vermijden. Vrees is evenwel voor harmonisatie op Europees niveau de criteria inzake beroepskwalificaties lager komen te liggen in de toekomst.

- **Europese subsidies voor aanleg en onderhoud hoofdwegennet**

Gezien de belangrijke internationale transitfunctie van het Vlaamse wegennet, vraagt het Vlaamse Parlement dat er meer Europese subsidies worden vrijgemaakt voor de aanleg en het onderhoud van het Vlaamse autosnelwegennet.

- **Europese richtlijnen met betrekking tot brandstofnormen voor alternatieve modi**

Een beleid dat aanstuurt op een groter gebruik van de alternatieven impliceert vanuit milieuoogpunt dat werk wordt gemaakt van de milieuperformantie van deze modi. Het invoeren van brandstofnormen (voornamelijk diesel) voor de alternatieve modi zou een belangrijke verbetering van de emissies kunnen betekenen.

11 AANBEVELINGEN VOOR EEN VERDERE STAATSHERVORMING

Het voeren van een mobiliteitsbeleid vereist een aantal mogelijkheden tot optreden. Zo moeten een aantal voorschriften aan de gebruiker kunnen opgelegd worden waarop toezicht dient uitgeoefend te worden. Bij een eventuele overtreding moet men dan weer gepast kunnen optreden. De bevoegdheden hiertoe behoren niet toe aan de gewestelijke overheid of worden telkens weer in vraag gesteld door de federale instanties. Een en ander hypothekeert in belangrijke mate het voeren van een efficiënt mobiliteitsbeleid door de gewestelijk overheid.

Daarom vraagt het Vlaamse Parlement dat de bevoegdheid over de verkeersreglementering geregionaliseerd zou worden. Vlaanderen kan onmogelijk het beoogde veiligheidsniveaus bereiken indien het niet zelf over de reglementering en de controle erop kan beschikken. Dat is het geval voor:

- de veiligheidsnormering van de infrastructuur (bijvoorbeeld de vorm en het uitzicht van verkeersdrempels, normen voor fietspaden);
- en de aanvullende reglementering op gemeente- en provinciewegen.

In het verlengde van de vraag naar een zo efficiënt en effectief mogelijke aanwending van overheidsmiddelen vraagt het Vlaamse Parlement om ook het regionale (niet gewestoverschrijdend treinvervoer) reizigersvervoer te regionaliseren. Op die manier kan Vlaanderen zelf beslissen of bepaalde verbindingen met de trein of met een snelle tram en/of busverbindingen in eigen bedding uitgebaat moeten worden.

Centraal binnen het mobiliteitsbeleid staat het realiseren van een modale verschuiving. Om te voorzien in de vereiste infrastructuur (bv. fietsinfrastructuur, ...), nodig voor het realiseren van een modale verschuiving, dienen vaak onteigeningen te worden uitgevoerd. Het Vlaamse gewest staat wel in voor de onteigening van deze gronden maar is hiervoor afhankelijk van het federaal aankoopcomité. Deze afhankelijkheid vertraagt in praktijk vaak de realisatie van de infrastructuur. Het Vlaamse Parlement vraagt dan ook dat de onteigeningsbevoegdheid ter sprake wordt gebracht bij onderhandelingen over een mogelijke verdere staatshervorming.

In haar resolutie pleit het Vlaamse Parlement voor een differentiatie tussen de functie die autosnelwegen vervullen en de functie die andere wegtypes in Vlaanderen hebben. Om de concurrentie tussen beide netwerken te vermijden dient men aldus het Vlaamse Parlement te streven naar een complementariteit tussen een internationaal transitnetwerk en een ondersteunend verkeersveilig regionaal en lokaal netwerk. Ten aanzien van dit laatste stelt het Vlaamse Parlement dat de gemeenten op hun grondgebied de volle bevoegdheid moeten krijgen voor de wegen met een overwegende lokale functie. Verder moet het wegbeheer op provinciale niveau worden afgeschaft en moet het beheer over gewestwegen die hun bovenlokale functie hebben verloren via het systeem van stadspoorten bij de gemeenten te komen.

12 BESLISSING VAN DE VLAAMSE REGERING

Op basis van de resolutie van het Vlaamse Parlement en rekening houdend met de aanbevelingen van de SERV en de Mina Raad engageert de Vlaamse Regering zich tot (nog in te vullen....)