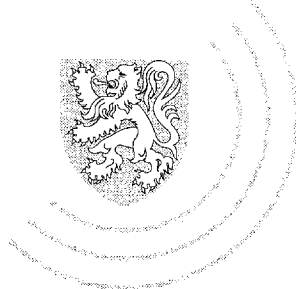


VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1997-1998

7 november 1997

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

Beleidsprioriteiten 1998

ingediend door de heer Eddy Baldewijns,
Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening



DE VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, VERVOER EN RUIMTELIJKE ORDENING

Beleidsbrief 1998

INLEIDING

Deze tweede actualisatie van de beleidsbrief 1995 geeft een beeld van de stand van zaken qua uitvoering van de grote beleidsopties en concrete beleidsvoorstellen die erin waren opgenomen.

Het moge duidelijk zijn dat de twee voorbije jaren belangrijke stappen zijn gezet om zowel op het vlak van mobiliteit, openbare werken als ruimtelijke ordening de nodige instrumenten te creëren om de noodzakelijke trendbreuk te realiseren. Het komt er nu op aan om deze instrumenten op het veld in te zetten om daadwerkelijk tot resultaten te komen.

Ik maak me echter geen illusie: het zal niet van vandaag op morgen zijn dat we de effecten op een zeer directe wijze op alle niveaus mogen verwachten: het zal bijvoorbeeld tijd vergen om een beleid die zo'n 40 jaar te eenzijdig gericht was op vervoer over de weg om te buigen.

Wel ben ik er van overtuigd dat punctueel zeer directe wijzigingen kunnen gerealiseerd worden (denken we maar aan verbetering van het aanbod openbaar vervoer of het handhavingsbeleid inzake ruimtelijk ordening ...).

Ik meen dat we de bijna twee jaar die ons nog resten, volop moeten gebruiken om zoveel mogelijk waar te maken wat in de beleidsbrief en in het regeerakkoord werd vastgelegd.

De bevolking verlangt immers, terecht, concrete resultaten. Dan pas zal de geloofwaardigheid van het beleid en de politiek in het algemeen zich kunnen handhaven en waar nodig zich herstellen.

A. *Ruimtelijke Ordening*

I. Wetgeving inzake ruimtelijke ordening

De voorbereidende werkzaamheden inzake de opmaak van een voorontwerp van decreet inzake ruimtelijke ordening zijn afgerond. Het is de bedoeling dat een ontwerp in de loop van dit jaar ingediend wordt bij het Vlaams Parlement.

De coördinatie van de wet bij decreet blijkt een enorm nuttig instrument te zijn voor de administratie en de burger. De transparantie van het decretaal kader is er enorm door vergroot.

Bij besluit van de Vlaamse regering d.d. 16 juli 1996 werd het zogenaamde besluit van de kleine werken bijgesteld (werken vrijgesteld van bouwvergunning en of advies van de gemachtigde ambtenaar) verruimd. In de loop van de maand november zal de Vlaamse regering een beslissing nemen m.b.t. een vereenvoudigde dossiersamenstelling en zal een bijkomende vrijstelling gerealiseerd worden m.b.t. de werken waarbij geen architect moet ingeschakeld worden.

Deze besluiten moeten het mogelijk maken om de doorlooptijden van de bouw dossiers te versnellen. Tevens vergroot de bevoegdheid van de gemeenten op terrein inzake de afgifte van bouwvergunningen.

In een nieuwe omzendbrief werden een aantal omzendbrieven verder afgeschaft. Deze codificatie zal in de toekomst trouwens verder gezet worden.

Om de automatisatie van de dossierafhandeling mogelijk te maken werden bij ministerieel besluit alle typeformulieren inzake de afhandeling van vergunningsdossiers geactualiseerd. Deze typeformulieren zullen binnenkort in het Belgisch Staatsblad verschijnen. Deze actualisatie is noodzakelijk om in de loop van '98 de geautomatiseerde afhandeling van de dossiers mogelijk te maken.

II. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd op 23 september 1997 door de Vlaamse regering definitief vastgesteld. Op dit ogenblik is de laatste fase van de procedure ingezet : op korte termijn zal het Vlaams Parlement een beslissing nemen i.v.m. de bekrachtiging van de bindende bepalingen.

In de loop van volgend jaar zal de aandacht meer verschuiven naar de planopbouw op de lagere bestuurlijke niveaus. I.v.m. de taakstelling van de provincies en gemeenten in het kader van respectievelijk het provinciaal- en gemeentelijk structuurplan werd een omzendbrief aan de betrokken besturen overgemaakt. Tevens werd er met de verschillende provincies afspraken gemaakt m.b.t. het periodiek overleg dat zal gevoerd worden tussen provincies en de afdeling Ruimtelijke Planning.

Tevens zal in de loop van '98 een eerste schijf van de afbakening van de regionaal stedelijke gebieden uitgevoerd worden.

III. Verbetering van de methodologie en informatisering van de diensten

Het is uiteraard van het grootste belang dat vanuit de verschillende sectoren het nodige beleidsvoorbereidend werk wordt geleverd om tot een gerechtvaardigde ruimtevraag-aanbod - afweging te komen in het licht van de uitgangshouding ruimtelijke duurzame ontwikkeling en kwaliteit. Daarbij is een optimaal operationeel gegevensbestand noodzakelijk zoals bijv. de dynamische inventaris van industrie- en ambachtelijke bedrijventerreinen, ecologische waardering en potenties van gebieden, land- en tuinbouwgegevens,...

In functie van deze taakstelling kan gemeld worden dat de digitalisering van de gewestplannen quasi afgerond is. In de loop van '98 zullen deze bestanden op cd-rom ter beschikking gesteld worden van de 308 Vlaamse gemeenten.

Ondertussen is de opdracht verstrekt om alle perimeters van de BPA's te digitaliseren. Deze operatie, die ongeveer een 5.000 eenheden omvat, moet in de loop van '98 afgerond worden.

Het Bredero-project, dit behelst de geautomatiseerde afhandeling van de bouwvergunningdossiers, zal in de loop van '98 in de provincie West-Vlaanderen geïmplementeerd worden.

Het onderzoek "kwaliteitsverhoging procedures ruimtelijke ordening en milieu," zal hopelijk een aantal concrete suggesties opleveren om de werking van de diensten te verbeteren.

IV. Gewestplanwijzigingen

Op basis van het definitief vastgestelde Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werden die gewestplannen herzien die prioritair moesten behandeld worden omdat, mits uitstel het algemeen belang werd geschaad, ofwel omdat rechtsgronden dit vereisten, zoals vernietingsarresten bijvoorbeeld ofwel omdat de dynamiek van de maatschappelijke ontwikkelingen met duidelijk localiseerbare ruimtelijke behoeftes zo vlug mogelijk de ruimtelijke en planologisch verantwoorde vertaling moesten krijgen.

Het betreft hier bijvoorbeeld de aanleg van waterzuiveringsinfrastructuur of gasvervoerleidingen.

De volgende gedeeltelijk herzieningen van gewestplannen werden definitief vastgesteld :

- Gentse en Kanaalzone, Eeklo-Aalter, Oudenaarde, Brugge-Oostkust voor gasleiding Brugge-Quevy
- Maasland, Hasselt-Genk, Aarschot-Diest, Neerpelt-Bree, Diksmuide-Torhout voor waterzuiveringsstations
- Neerpelt-Bree (ziekenhuis) ; Hasselt-Genk (industriezone); St.-Truiden-Tongeren (industriezone-open ruimte);
- Halle-Vilvoorde-Asse : nieuwe vaststelling ingevolge arrest

De volgende gedeeltelijke herzieningen van gewestplannen werden voorlopig vastgesteld :

- Halle-Vilvoorde-Asse : ingevolge 60 arresten Raad van State
- Sint-Truiden-Tongeren : waterzuiveringsstations en tuinbouwschool;

Ingevolge de schorsingen van de gewestplannen voor elementen uit de gewestplannen van Leuven, Kortrijk, Gentse en kanaalzone enerzijds en anderzijds om uitvoering te geven aan de doelstellingen en de inhoudelijke opties van het ontwerp-RSV inzake stedelijke gebieden, het

buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuren werden evenwichtige voorstellen voor gewestplanwijzigingen uitgewerkt voor het totaal van de gemeenten van de gewestplannen Gentse en Kanaalzone, Leuven, Kortrijk en Antwerpen.

In uitvoering van de opties van het RSV worden op korte termijn volgende gewestplanwijzigingen voor het geheel van de gemeenten in herziening gesteld: Roeselare-Tielt, Oudenaarde, Maasland, Oostende-Middenkust, Mechelen en Aarschot-Diest.

Voor enkele specifieke ruimtelijke elementen op bepaalde locaties zitten gedeeltelijke herzieningen in pijplijn: Veurne-Westkust, Diksmuide-Torhout, Halle-Vilvoorde-Asse en Antwerpen-Mechelen t.b.v. de tweede havenontsluiting.

Voor 1998 wordt de planning voortgezet om systematisch de overige gewestplannen te herzien met het oog op de meest dringende behoeften met de gelijktijdige afweging van de vier structuurbepalende elementen van het RSV: Neerpelt-Bree, Ieper-Poperinge, Veurne-Westkust, Brugge-Oostkust en Lokeren-St.-Niklaas.

De resterende 10 van de 25 gewestplannen worden dan in 1999 aangepakt.

V. Grond- en pandenbeleid

Op 24 juli 1996 heeft de Vlaamse regering een besluit goedgekeurd dat tegemoetkomingen van het Vlaamse Gewest voorziet voor maatregelen in het kader van het grond- en pandenbeleid. Hierin worden een 4-tal tegemoetkomingen voorzien, i.c. voor de verwerving van gronden en/of panden in functie van strategische projecten, voor herverkavelingsinitiatieven, voor de actualisatie en jaarlijkse bijwerking van de inventaris onbebouwde percelen door de gemeente en voor het uitwerken van een éénvormige registratiemethode door de provincies met het oog op de uitbouw van een grond- en pandenbank. In totaal werd hiervoor in 1997 50 mio voorzien. Dit is ook in 1998 zo.

In 1997 werd extra aandacht besteed aan de voorbereiding van de inventaris onbebouwde percelen en het opstarten van strategische projecten. In 1998 zullen de gemeenten verder aangemoedigd worden hun goedgekeurde BPA's te screenen op de mogelijke realisatie van strategische projecten. Een aantal instrumenten inzake grondbeleid (recht van voorkoop, planbaten, ...) zullen geïntegreerd worden in het ontwerp van decreet inzake ruimtelijke ordening.

Het Besluit van de Vlaamse regering van 8 maart 1995 tot uitvoering van het decreet van 16 juni 1982 houdende maatregelen voor een sociaal grondbeleid werd geëvalueerd. Het budget voor dit subsidiekanaal werd samengevoegd met het budget voorzien voor grond- en pandenbeleid.

VI. Verwaarloosde en/of verlaten bedrijfsruimten

In het raam van het programmadecreet 1997 werden aanpassingen voorgesteld aan het decreet ter bestrijding en voorkoming van leegstand en verwaarlozing van bedrijfsruimten die het decreet operationeler moeten maken. Terzake werd ook het uitvoeringsbesluit aangepast (van kracht sinds 1/10/1997). Ook privé-initiatiefnemers kunnen nu een subsidie voor vernieuwingswerken krijgen. Tevens werd in 1997 voor de eerste maal een inventaris van verlaten bedrijfsruimten in het Vlaamse Gewest opgemaakt.

VII. BPA'S

De achterstand in de afhandeling van de BPA's wordt stilaan weggewerkt. Alleszins worden geen BPA's stilzwijgend goedgekeurd. De administratie leg maandelijks een lijst voor met de bij haar ingediende dossiers. Afwijkende BPA's worden grondig getoetst aan de voorwaarden voor mogelijke afwijking. Tevens worden alle BPA's, voor zover relevant, getoetst aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Om de kwaliteit van de BPA's te verbeteren zowel wat inhoud als wat vorm betreft, wordt de laatste hand gelegd aan een bruikbare handleiding. Deze handleiding is bedoeld zowel voor alle ambtenaren als voor ontwerpers als lokale beleids mensen en zal begin 1998 gedrukt en verspreid worden. Speciale aandacht hierbij zal gegeven worden aan de sectorale BPA's.

Via het mobiliteitsconvenantbeleid wordt de brug gemaakt tussen verkeer en ruimtelijke ordening. De BPA's worden onderzocht of ze passen binnen het te ontwikkelen gemeentelijk mobiliteitsbeleid.

In 1997 werd ook de omzendbrief inzake zonevreemde bedrijven opgesteld en van kracht. Deze moet de gemeenten richtlijnen verschaffen voor de opmaak van sectorale BPA's inzake zonevreemde bedrijven.

VII. Verordeningen

1. Gemeentelijke verordeningen

De achterstand inzake dossiers gemeentelijke verordeningen werd reeds vroeger volledig ingehaald. De gemeenten zijn hierdoor nu terug gemotiveerd om gemeentelijke verordeningen ter goedkeuring aan de minister voor te leggen.

De administratie zal in 1998 een typemodel voor gemeentelijke verkavelingsverordeningen uitwerken. Tevens wordt onderzocht in welke mate type-verordeningen voor stedelijke gebieden en/of centrumgebieden kunnen opgesteld worden, en complementair daarmee voor de open ruimtegebieden.

2. Algemene verordeningen

Op niveau van het gewest werd een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer goedgekeurd op 29/04/1997.

Ook voor andere thema's, zoals toegankelijkheid van gebouwen, wordt onderzocht of ze in een algemene (d.i. gewestelijke) verordening kunnen gegoten worden.

IX. Commissies van advies

In het najaar zullen vacante plaatsen in de Regionale Commissies aangevuld worden, zodat deze commissies hun rol kunnen vervullen in het kader van de provinciale structuurplannen.

Het was de bedoeling voor einde 1996 alle gemeenten die wettelijk verplicht zijn een gemeentelijke commissie van advies te installeren, d.i. alle gemeenten met 10.000 inwoners

en meer, over een commissie van advies beschikken die operationeel is. Momenteel werden reeds een aantal gemeentelijke commissies van advies voor de RO door de Minister goedgekeurd. Ondanks een schrijven van de administratie aan alle gemeenten werden er slechts in 74 gemeenten overgegaan tot der hernieuwing van de mandaten in de gemeentelijke commissie van advies of de oprichting van een gemeentelijke commissie. In de loop van 1998 zullen de gemeenten nogmaals herinnerd worden aan de wettelijke verplichtingen.

X. Handhavingsbeleid bouw misdrijven

Een geloofwaardig en realistisch beleid op het vlak van ruimtelijke ordening en stedenbouw is slechts mogelijk zo er een daadwerkelijk handhavingsbeleid aan gekoppeld is. Handhavingsmaatregelen moeten in relatie staan tot de aard van het misdrijf.

Aangezien inbreuken op de ruimtelijke ordening al te lang ongestraft bleven of op een maatschappelijk onaanvaardbare wijze werden gesanctioneerd, waren hoven en rechtbanken ook niet altijd geneigd ad rem op te treden.

Het sinds twee jaar voeren van een consequent handhavingsbeleid is de zaken ten goede aan het keren. Zo heeft mijn administratie, door een bijzondere inspanning van de afdeling Bouwinspectie, de Juridische afdeling en de buitendiensten ROHM eindelijk een vrij volledig en nauwkeurig beeld van de bouw misdrijven en wat er (niet) mee gebeurd is van 1990 tot heden.

Deze correcte gegevens laten ons toe, volgens een objectieve systematiek, de hardnekkige overtreders aan te pakken. Op 29 juli jl. werd in de omzendbrief RO/97/05 de gemachtigde ambtenaar herinnerd aan de werkelijke draagkracht van het begrip meerwaarde bij bouw misdrijven en werd hij attent gemaakt op de toepassingsdomeinen van deze maatregel.

Het regelmatige en systematische overleg met de Parketten-generaal helpen, in niet geringe mate, aan een slagkrachtiger wordend handhavingsbeleid. Overigens organiseren mijn departement en justitie gezamenlijk een tweedaags seminarie rond al de aspecten van het handhavingsbeleid en de ruimtelijke ordening.

Het beleid is er vooral op gericht de overtreders aan te zetten zelf het vonnis of arrest uit te voeren en het is slechts bij manifeste en blijvende onwil dat tot de gedwongen uitvoering overgegaan wordt.

Het is de bedoeling om voor het einde van deze legislatuur de achterstand in verband met de uitvoering van de in kracht van gewijsde bouw misdrijven, weg te werken.

Het is tevens duidelijk dat er in verband met de problematiek van de weekendverblijven, al dan niet permanent bewoond, op basis van de opgedane ervaring in de pilootgemeenten een methode van aanpak zal uitgewerkt worden.

B. Mobiliteitsbeleid - verkeer en vervoer.

Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode

I. Mobiliteitsplan "2002"

In de beleidsbrief 1995 werd gesteld dat er op Vlaams niveau een planmatiger, op langere termijn gerichte aanpak noodzakelijk is, die gesitueerd is in het door het Ruimtelijk Structuurplan ontwikkeld kader. Dit is ook de wens van de Vlaamse regering en het Vlaams Parlement. Ik wens mij dan ook ertoe te engageren het "Mobiliteitsplan 2002" in het komende begrotingsjaar 1998 voor te stellen. Dit plan moet toelaten om het op het Vlaamse niveau gewenste beleid planmatiger, vanuit een op langere termijn gerichte aanpak, gesitueerd is in het door het Ruimtelijk Structuurplan ontwikkelde kader voor te stellen.

Inzonderheid moet het "Mobiliteitsplan 2002" de economische, sociale economische afwegingen bevatten, die nodig zijn voor het vastleggen van de prioriteiten. Het moet de grotere samenhang aangeven tussen deze beleidsniveaus (gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, federaal en Europees) en tussen de beleidsdomeinen (vooral op het vlak van ruimtelijke ordening, fiscaliteit en heffingen). De verschillende in dit plan voorziene beleidsinstrumenten zullen elkaar moeten versterken en zullen de complementariteit van alle vervoerswijzen moeten bevorderen (met een goed voor- en natransport voor het openbaar vervoer, de ontwikkeling van vraagafhankelijke gemeenschappelijke vervoervoorzieningen, overslagmogelijkheden tussen weg, water en spoor.....)

In het voorjaar 1997 werd ter voorbereiding van dit plan en binnen het kader van de uitbouw van een strategisch beleidskader van het Ministerie van de Vlaamse gemeenschap door mijn administratie de bakens van dergelijk plan vastgelegd in het document "Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen". Meteen wordt aangegeven welke de kritische terreinen zijn waarop de overheid maatregelen dient te nemen en welke beleidsinstrumenten moeten worden ontwikkeld om op deze terreinen succes te boeken.

Deze terreinen zijn de volgende:

1. het beheersen van de mobiliteitsvraag
2. het aanpassen van het vervoersaanbod met het oog op een verschuiving van het gebruik van de modus;
3. het maken van bindende afspraken in functie van een beheersgericht transportbeleid en de responsabilisering van de actoren;
4. het bewaken van de consistentie op niveau van de planning en de uitvoering tussen het beleid van de andere sectoren en het transportbeleid.
5. binnen de huidige begrotingsmiddelen komen tot een optimale aanwending van de financiële middelen tussen en binnen de verschillende vervoersmodi;
6. het genereren van bijkomende financiële middelen en het creëren van een kader dat projectorganisatie toelaat.

Het zou mij te ver leiden om op al deze terreinen dieper in te gaan. Op verschillende terreinen werden reeds maatregelen uitgevaardigd en werden instrumenten ontwikkeld of zullen er op korte termijn initiatieven in die zin worden genomen. Ik dit kader zal ik me hier beperken tot een stand van zaken met betrekking tot de voornaamste acties die binnen één of meerdere van deze actieterreinen inpasbaar zijn.

I. Categorisering van de bestaande infrastructuur

In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd een categorisering van de bestaande infrastructuur doorgevoerd. Deze categorisering heeft een bindend karakter voor wat het hoofdwegennet en het primaire wegennet I betreft. Vanaf 1998 zal met het oog op de implementatie van deze categorisering en ter bevordering van de lange termijnplanning verschillende pilootprojecten worden opgestart met als doel streefbeelden te ontwikkelen voor bepaalde wegen die in het kader van RSV werden geselecteerd als primaire weg en die als dusdanig dienen heringericht te worden. Deze streefbeelden zullen vervolgens worden geconfronteerd met de visie van de betrokken gemeenten op wiens grondgebied deze wegen zich bevinden. Eenmaal hierrond een duidelijke afsprakenregeling tot stand is gekomen met de betrokken gemeenten kan dit streefbeeld dan in uitvoering worden gesteld.

I.2. Optimale aanwending van de budgettaire middelen

Optimale aanwending van de financiële middelen zowel tussen als binnen de verschillende vervoersmodi vormt een essentiële voorwaarde voor een beheersgericht mobiliteitsbeleid. De beperkte budgettaire middelen waarover het departement Infrastructuur momenteel beschikt dwingt dan ook iedere verantwoordelijke tot het maken van moeilijke keuzes. Deze keuzes moeten dan ook goed onderbouwd zijn. Uiteraard moet hierbij het uitgangspunt zijn dat de belangrijkste mobiliteitsknelpunten ook de hoogste prioriteit verdienen. Hiertoe dienen afwegingskaders te worden ontwikkeld die toelaten de ernst van de knelpunten te objectiveren en te rangschikken.

De ontwikkeling van dergelijke objectieve afwegingskaders is het verst gevorderd voor wat de wegeninfrastructuur betreft. In 1996 werd door de administratie Wegen en Verkeer een eerste rapport gepubliceerd dat werd gebruikt voor de selectie van de prioritaire projecten, gebundeld als indicatief driejarenprogramma 1997-1999. Dit afwegingskader omschrijft op welke objectieve wijze de huidige behoeften aan onderhoud, verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsmaatregelen en t.a.v. multimodale bereikbaarheid kunnen worden gedefinieerd.

De allignatie van dit driejarenprogramma op de resultaten van een objectieve afweging van de ernst van de knelpunten blijft een constante bezorgdheid van het beleid. In het driejarenprogramma 1998-2000 is de allignatie dan ook verder doorgezet dankzij het terbeschikking komen van accurate informatie omtrent de relevante parameters noodzakelijk voor een objectieve afweging. De gehanteerde formules en de eruit afgeleide prioriteitscores van de knelpunten worden meegedeeld tezamen met de presentatie van het indicatief driejarenprogramma 1998-2000.

Tevens dient de afwegingsmethodiek verder verfijnd. In 1997 werd het afwegingskader waarmee de huidige behoeften worden omschreven nog verder geoptimaliseerd door de administratie Wegen en Verkeer. In het licht van het RSV-partim categorisering van de wegen betekent de verdere verfijning van de methodiek dat de functionele doelstellingen verbonden aan deze categorisering ook doorwegen in de beoordeling van het belang die aan bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur wordt gehecht. Het is mijn betrachting om deze invalshoeken te integreren in het volgende driejarenprogramma 1999-2001.

II. Geïntegreerd mobiliteitsbeleid via convenants

Het mobiliteitsconvenant werd door de Vlaamse regering op 2 april 1996 goedgekeurd. Uitgangspunt van het mobiliteitsconvenant is de planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Het convenant is zo opgevat dat het in de toepassing flexibel te hanteren is. Daarom werd geopteerd voor de tweeledige formule bestaande uit een moederconvenant of koepelcontract aangevuld met een reeks type-bijakten.

Tot op heden hebben reeds 148 steden en gemeenten een moederconvenant met het Vlaams Gewest en de VVM afgesloten. Concrete afspraken tussen de verschillende ondertekende partners werden al in 79 bijakten geformaliseerd.

In het kader van de beslissing van de Vlaamse regering werd op initiatief van het kabinet een evaluatienota opgesteld. Deze nota werd op 23 juli ll. door de Vlaamse regering goedgekeurd. Deze nota is tot stand gekomen dankzij de verschillende evaluatie rapporten opgesteld door de verschillende administraties en door de VVM-De Lijn.

Uit de ervaringen van 1 jaar werking met convenants en met de auditcommissie werd de nood gevoeld om voor een aantal infrastructuurprojecten die initieel niet in het convenant vervat waren, specifieke afsprakenregelingen te ontwikkelen. In haar beslissing heeft de Vlaamse regering 3 nieuwe type-bijakten goedgekeurd.

- 1) Bijakte 16 : herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden
- 2) Bijakte 17 : wegverlichting van kruispunten en van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden
- 3) Bijakte 18 : herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom

Door deze nieuwe bijakten wordt nu de volledige infrastructuurprogrammatie, op uitzondering van de hoofdwegen en het structureel onderhoud, gevat door de mobiliteitsconvenants.

In de toekomst dient vooral extra aandacht besteed te worden aan grensoverschrijdende initiatieven. Mobiliteitsproblemen stoppen immers niet aan de gemeentegrenzen. In dit kader kan ik stellen dat het initiatief van 5 Rupelgemeenten navolging zal krijgen in het Maasland, waar eveneens 5 gemeenten beslist hebben om een grensoverschrijdend mobiliteitsplan op te stellen.

Naast de verder continuering en uitbouw van het mobiliteitsconvenantenbeleid dient er in de toekomst blijvende aandacht te gaan naar informatie, communicatie en educatie. In dit kader organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde in opdracht van het Vlaamse Gewest een specifieke opleiding “werken met mobiliteitsconvenants”. Deze 16-daagse cursus is in de eerste plaats gericht naar gemeentelijke ambtenaren.

Tenslotte dient gesteld dat t.b.v. de bijkomende OV-bediening en de extra planningsactiviteiten in 1997 een bedrag van 450 miljoen BEF werd voorzien. Dit bedrag wordt voor 1998 verder opgetrokken tot 650 miljoen BEF.

III. Verkeersmanagement en doelgroepenbeleid

Om de bedrijfsvervoersplannen ruimere mogelijkheden te bieden in de uitvoeringsfase worden de provinciale mobiliteitsmanagers in de buitendiensten van de administratie Wegen en Verkeer opgenomen. Er dient evenwel beklemtoond dat de taakstelling van deze mobiliteitsmanagers zal worden geherdefinieerd. Hierbij zal worden uitgegaan van de verantwoordelijkheid die het bedrijfsleven heeft inzake het opstellen en implementeren van bedrijfsvervoerplannen. De administratie zal hierbij een ondersteunende als richtinggevende en toezichthoudende functie innemen. Een taakstelling waarbij mijn administratie zich in de plaats stelt van het bedrijf en zelf de organisatorische en budgettaire last van de opmaak van bedrijfsvervoerplannen draagt is vanuit bestuurlijk organisatorisch standpunt op termijn onmogelijk vol te houden. Vanuit dezelfde optiek zal ik aan de Vlaamse regering voorstellen een ontwerp van decreet inzake bedrijfsvervoerplannen goed te keuren. Naar analogie met het decreet op de bedrijfsinterne milieuzorg zal met dit decreet een responsabilisering van het bedrijfsleven beoogd worden inzake mobiliteit. Het ligt ook in mijn bedoeling een aantal incentives te ontwikkelen die het bedrijfsleven kunnen helpen bij het uitoefenen van deze verantwoordelijkheid. Naast de reeds aanwezige administratieve ondersteuning via de mobiliteitsmanagers wil ik tevens de oprichting van een Vlaamse carpoolbank aankondigen.

IV. Ontwikkelen van een draagvlak - doelgroepenbeleid

Het beleid zelf is één zaak, de uitvoering ervan een andere, daarvoor is de medewerking van iedereen vereist. Pas wanneer de bevolking overtuigd raakt van de inspanningen die de Vlaamse overheid levert, zal ze zelf bereid zijn een eigen steentje bij te dragen. De communicatie met de burger speelt daarom een belangrijke rol in de uitvoering van het beleid.

Het is evenwel niet noodzakelijk om elke boodschap uitvoerig aan de volledige bevolking toe te lichten. Daarom wordt ervoor geopteerd om vooraf steeds duidelijk doelgroepen te definiëren en af te bakenen. Vanuit deze overweging worden naast globale media-campagnes vooral specifieke doelgroep-gerichte communicatie-acties en informatie-campagnes ontwikkeld.

Omwille van de continuïteit worden bepaalde campagnes jaarlijks herhaald (bv. Week van de Zachte Weggebruiker, Week van Vervoering) en andere aangevuld (bv. RSV). Hoofddoelstelling van de communicatieve aspecten van het beleid bestaat erin de bevolking bewust te maken om zo een te zetten tot gedragsaanpassing. Voorbeeld hiervan is Uitweg. Dit blad wil meer zijn dan een wegenwerkenkrant door verschillende beleidsaspecten die mobiliteit raken op te nemen.

V. Opleiding en kennis versterken

Er is nog relatief weinig kennis beschikbaar in Vlaanderen over het mobiliteitsgedrag van personen. Met het in 1994-1995 doorgevoerde "Onderzoek verplaatsingsgedrag" is hierin verandering gekomen. Zoals vorig jaar bij de presentatie van de begroting 1997 gesteld kreeg dit onderzoek reeds navolging in het "onderzoek verplaatsingsgedrag "Kust". Tevens loopt momenteel een specifiek onderzoek omtrent de invloed van het openbaar vervoerinitiatief in Hasselt op het verplaatsingsgedrag van de burger.

Ook op het gemeentelijk vlak is de kennis inzake mobiliteit en verkeerskunde niet steeds voorhanden. Dit is geen nieuw gegeven. Met de introductie van het mobiliteitsconvenant als beleidsinstrument bleek al gauw dat dit een beletsel vormde voor de gemeente om op een actieve wijze deel te nemen aan het beheersgericht mobiliteitsbeleid. Vanuit de overtuiging dat het evenmin wenselijk is dat de gemeenten deze belangrijke beleidsmaterie volledig uit handen zouden moeten geven aan studiebureau's heb ik geoordeeld dat een terbeschikkingstelling van middelen voor de opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen ook ten dele kan benut worden voor de aanwerving van gemeentelijke mobiliteitsambtenaren. Bovendien heb ik de opdracht gegeven aan de Vlaamse stichting voor Verkeerskunde om een opleidingspakket uit te schrijven, specifiek gericht op deze doelgroep.

Met betrekking tot deze Vlaamse stichting voor Verkeerskunde werden in het Vlaams Parlement reeds meerdere vragen gesteld. De taakstelling van de Vlaamse stichting Verkeerskunde bestaat uit advies en opleiding en sensibilisering inzake mobiliteitsproblemen. De concrete stand van zaken is dat op dit ogenblik een decreet in voorbereiding is dat de oprichting inhoudt van een Vlaamse mobiliteitsraad die, naar analogie met de MINA-raad de overheid onderbouwde adviezen zal verstrekken over de organieke aspecten van het gevoerde en te voeren mobiliteitsbeleid. In functie hiervan kan vervolgens de taakstelling van de Vlaamse stichting voor Verkeerskunde worden geheroriënteerd in de richting van een platform waar opleidings- en sensibiliseringsinitiatieven inzake mobiliteit kunnen worden gecoördineerd. Ook de opdracht van de bestaande mobiliteitscel wordt in dit opzicht mee bekeken.

C. WATERWEGEN

I. Waterwegen

Met het oog op de herordening en de liberalisering van de binnenvaartmarkt werden in 1996 een aantal stimulerende en begeleidende maatregelen uitgevaardigd.

Deze steunprogramma's werden ter goedkeuring voorgelegd aan de Europese Commissie om de verenigbaarheid van de steun van de gemeenschappelijke markt te evalueren i.v.m. de concurrentie en de bijzondere reglementering i.v.m. steun aan het vervoer via de waterweg. De Europese Unie heeft in de loop van dit jaar deze maatregelen goedgekeurd voor zover ze beperkt blijven tot de overgangperiode die loopt tot 1 januari 2000.

Het goedgekeurde steunprogramma concentreert zich tot de volgende punten:

- technische aanpassing van schepen;
- verbetering van de infrastructuur, oprichting van binnenvaartterminals;
- beroepsopleiding;
- oprichting van samenwerkingsverbanden;
- deelname aan de slooppactie.

Verder werd in overleg met de federale overheid een voorstel uitgewerkt voor het invoeren van een bedrijfsbeëindigingspremie die vanaf begin 1998 zal ingevoerd worden. Een gedeelde financiering federaal-gewest wordt voorzien.

Voor de modernisering van onze waterwegen werden de werken voor de verruiming van de doortocht van Kortrijk opgestart. De Afwerking van de sluis te Zwevegem op het kanaal Bossuit-Kortrijk werd terug aangevat zodat eind 1998 het kanaal zal kunnen opengesteld worden voor 1350 ton schepen.

In het kader van de werken voor de traverse van Kortrijk werd met het plaatselijk bestuur, NV Zeekanaal en Promotie Binnenvaart Vlaanderen een convenant afgesloten om het vervoer via de binnenvaart in de regio te bevorderen. De eerste contacten die hiervoor gelegd worden bieden interessante perspectieven.

Deze actie kadert in een beheersgericht transportbeleid waarin de betrokken actoren geresponsabiliseerd worden.

De toegang tot het Zeekanaal naar Brussel met de zeesluis te Hingene zal nog deze maand door Z.M. koning Albert II plechtig geopend worden. Het Zeekanaal wordt also afwaarts Willebroek ontsloten voor schepen tot 10.000 ton DDW.

Op het Albertkanaal zullen de knelpunten verder weggewerkt worden, dit betekent o.m. het afwerken van de kanaalverbredingswerken in het vak Briegden-Gellik, het voorzetten van de studies voor de aanpassing en modernisering op duwvaart gebarit van het vak Antwerpen-Wijnegem. In dit vak zal aanvang genomen worden met het vervangen van de nauwe brugdoorgangen.

De studie over de ontsluiting van de havens Oostende en Zeebrugge over het hoofdwaterwegennet zoals voorzien in het RSV zal aangevat worden.

Een duurzaam beleid van onze waterwegen wordt nagestreefd.

De principes vastgelegd in de algemene milieu impactstudie (AMIS programma) voor de uitwerking van het Sigmaplan gelden hier als model.

In dit kader wordt nog voor het einde van dit jaar het milieu effecten rapport omtrent de aanleg van het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde afgerond, zodat in het voorjaar de definitieve beslissing omtrent de bestemming van het overstromingsgebied en zijn realisatie kan genomen worden.

In het stroomgebied van de Gemeenschappelijke Maas en de IJzer worden bestaande programma's voortgezet en nieuwe waterbeheersingswerken opgestart.

II. Maritieme toegankelijkheid

De nodige inspanningen voor het verbeteren van de maritieme toegang van de Vlaamse Zeehavens worden voortgezet. In dit verband werd onmiddellijk na de goedkeuring van de Nederlandse procedurewet in juni 1997 de verdiepingswerken in de Westerschelde aangevat. De voorbereidende werken die reeds in 1996 werden opgestart, zoals de wrakruiming, aanleg van de oeverbescherming, worden zowel op Belgische als Nederlandse grondgebied voortgezet. De verdiepingswerken vorderen dermate dat men mag verwachten dat in de loop van 1998 de verdieping van de Westerschelde in belangrijke mate gerealiseerd is.

Op de Beneden Zeeschelde zijn ondertussen alleen wrakken geruimd.

Op voorstel van de Vlaamse regering werd eind 1996 een projectgroep opgestart voor de uitwerking van het saneringsplan van de onderwaterbodems van de Zeeschelde en de Antwerpse haven.

De uitwerking van de voorstellen van de werkgroep zal in de loop van 1998 na goedkeuring door de Vlaamse regering aangevat worden.

Voor de anders bekkens, zoals Leie en Bovenschelde, Gentse kanaalzones worden gelijkaardige beleidsplannen uitgewerkt voor de berging en beheersing van de aangroei van het slib.

III. De Vlaamse havens

Een voorontwerp van havendecreet wordt voorbereid.

Dit decreet beoogt o.m.:

- eenvormigheid in de werkingsvoorwaarden;
- autonomie en rechtspersoonlijkheid;
- publiek karakter van de havenactiviteit;
- soepel personeelsbeleid, lokale verankering;
- versterken van de economische slagkracht van de havens;
- de complementariteit van de havens;
- de gemeenschappelijke promotie.

Aansluitend wordt een decretale financieringsregeling betreffende de haveninvesteringen opgesteld, rekening houdend met een verregaande responsabilisering van de havenbesturen en de in wording zijnde Europese regelgeving hieromtrent.

De opgestarte investeringen in de havens, zoals de renovatie van de haven van Oostende, de verlenging van de OCZ-terminal te Zeebrugge, het Kluizendok te Gent en het Verrebroekdok te Antwerpen worden voortgezet. De Noordzeeterminal werd in de loop van 1997 in dienst genomen. De werken voor de aanleg van een aantal ontsluitingswegen in de Waaslandhaven met het oog op het ontwijken van een aantal woonkernen zullen in de loop van 1998 worden aangevat.

De beslissing omtrent de aanleg van het containerdok- West in de Waaslandhaven zal gepaard gaan met een voorstel over de toekomst van Doel en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven.

Het eventueel verdwijnen van Doel zal dienen te gebeuren op een sociaal verantwoorde manier.

Er zal een beslissing genomen worden over welke voorhavenwerken in Zeebrugge uitgevoerd worden.

IV. Loods- en Zeewezen

Een gespecialiseerde werkgroep werkt met het oog op de verbetering van de dienstverlening van het Vlaams Loodswezen de krachtlijnen uit van een mogelijke verzelfstandiging.

Terzelfdertijd worden de nodige voorstellen gedaan met betrekking tot de verbetering van de logistiek, door het inschakelen van snelle boten en helikopters, de invoering van een algemene loods op korte termijn, die kan ingezet worden op alle loodstrajecten.

Een management-consultant begeleidt de werkgroep met het oog op de financiële doorlichting van het loodswezen, het opzetten van een economische boekhouding, het bewaken van de kwaliteit van de verschillende studie, enz.

De uitvoeringsbesluiten van het loodsendecreet worden binnenkort aan de Vlaamse regering voorgelegd.

D. De Lijn.

I. Herstructurering van het historisch gegroeide net bij de VVM

De aanzet tot het herstructureren van het historisch gegroeide net van de VVM is gegeven. De introductie van het mobiliteitsconvenant heeft een nieuwe dynamiek in gang gezet.

Vele gemeenten hebben reeds een mobiliteitsconvenant afgesloten of staan op het punt van het te doen.

Het budget van de mobiliteitsconvenanten dat kan aangewend worden voor het verhogen van het openbaar vervoeraanbod zal in 1998 opgetrokken worden tot 650 miljoen.

De derde fase van de netnormering en de automatisering van de exploitatie, zijn de instrumenten die de VVM in de toekomst moet aanwenden om de inzet van middelen en personeel maximaal te optimaliseren en zullen in 1998 geoperationaliseerd worden.

In West-Vlaanderen en Limburg lopen pilootprojecten. Op basis van de ervaringen die in deze projecten zal worden opgedaan zullen deze nieuwe technieken in de loop van 1998 in de rest van Vlaanderen worden geïmplementeerd.

II. Aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen door het verbeteren van de doorstroming

De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer wordt in belangrijke mate bepaald door de commerciële snelheid van het openbaar vervoer.

Bovendien heeft een verhoogde commerciële snelheid ook gevolgen voor de kostprijs van het openbaar vervoer. Hoe hoger de snelheid hoe efficiënter het voertuigenpark en het personeel kan ingezet worden.

De eerste fase van het project ter installatie van verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer zal in de eerste helft van 1998 worden gerealiseerd. De tweede fase zal onmiddellijk volgen. Na uitvoering van deze twee fasen zullen ongeveer 500 kruispunten uitgerust zijn met een dergelijk systeem.

Tegelijkertijd is de uitrusting van de voertuigen met de nodige apparatuur bij de VVM in volle uitvoering en zal ook dit investeringsproject afgewerkt worden in de eerste helft van 1998. In de loop van 1996 en 1997 werden reeds 1900 voertuigen hiermee uitgerust. De resterende 750 voertuigen zullen eerstdaags worden uitgerust.

De uitrusting van de kruispunten met verkeerslichtenbeïnvloeding gaat in een aantal gevallen gepaard met kleine infrastructurele ingrepen die ook in 1998 zullen uitgevoerd worden.

Momenteel maakt de VVM een inventaris van de kruispunten waar nog nood is aan lichtenbeïnvloeding. Op basis van deze inventaris zal het programma "verkeerslichtenbeïnvloeding" verder worden uitgebreid in 1998.

Daarnaast werden talrijke afspraken met steden en gemeenten gemaakt, in het kader van het mobiliteitsconvenant, ter aanleg van vrije tram- en busbanen.

Teneinde de aansluiting met tram, bus en trein te verbeteren en betrouwbaarder te maken werden diverse projecten inzake de modernisering van de stationsomgevingen opgestart. Verdere stappen ter automatisering van de informatieverbreiding en ter affichage van de aansluitingen zullen in 1998 worden gerealiseerd.

III. Verdere vernieuwing van het rollend materieel

De beheersovereenkomst met de VVM voorziet een gemiddelde leeftijd van het autobuspark die tussen 6 en 8 jaar ligt.

In de loop van 1998 zal het derde lot trams voor de steden Gent en Antwerpen worden besteld.

De inhaal-operatie ter modernisering van het autobuspark worden verder gezet. In gelijke tred wordt het bestaande voertuigenpark aangepast aan de noden van steden en gemeenten. Ten behoeve van de minder-validen en ter verbetering van de toegankelijkheid wordt systematisch overgestapt naar de aankoop van lage vloerbussen voor steden en gemeenten.

Ter stalling van de nieuwe tramstellen zal de studie tot bouw van een nieuwe stelplaats voor de regio Gent worden aangevat.

Ter voorbereiding van de verdere vernieuwing van het trampark zal de VVM een studie opzetten omtrent de behoeften en de planning van deze investering.

IV. Uitbouw van voorstedelijke tramnetten

Naast de verdere uitvoering van de reeds gestarte projecten (Gent – Zwijnaarde, Antwerpen – Zwijndrecht en Adinkerke – De Panne) zullen de voorbereidingen van een aantal nieuwe projecten inzake verlenging van tramwegen worden verder gezet, waaronder :

- Verlenging tramlijn 3 – Bredabaan te Antwerpen.
- Tracé-studies voor tramuitbreidingen naar Boechout, Edegem en Kontich.
- De afwerking van de noord-zuid-as en de oost-west-as te Antwerpen;
- De doortrekking van de tramlijn naar Flanders-Expo te Gent.

V. Verbetering van de halte-accommodatie en van de informatie aan de reiziger

Door middel van het automatiseringsproject HASTUS zal het in de loop van 1998 mogelijk worden om meer en betere informatie aan de reizigers ter beschikking te stellen.

In 1998 zal bovendien om en bij de 165 miljoen worden besteed aan de verbetering van de halte-accommodatie.

Ingevolge het samenwerkingsakkoord dat met de NMBS, het Vlaams gewest en de VVM werd afgesloten op 18 maart 1997 werden verschillende projecten inzake modernisering van de stationsomgeving, verbetering van de informatieverstrekking en verbetering van de aansluiting verwezenlijkt. Diverse nieuwe projecten staan op stapel, waaronder : de stationsomgevingen van Mol, Oostende, Sint-Niklaas, Gent, Leuven, Halle, Kortrijk, Tielt, enz. ...

VI. Externe audit van de Vlaamse Vervoermaatschappij

In de loop van 1997 werd een externe audit van de VVM opgestart.

Deze audit moet in de eerste plaats de organisatie van de VVM optimaliseren in functie van de opdracht van de VVM.

Het onderzoek spitst zich voornamelijk toe op het bepalen van de kerntaken van de VVM en op het beter definiëren van de opdracht van de VVM.

De audit zal afgerond zijn tegen maart '98.

VII. Modernisering van de wetgeving

Het decreet tot volledige modernisering van de basiswetgeving inzake vervoer, voor wat de bevoegdheden van het Vlaams gewest betreft, is momenteel ter advies bij de inspectie van financiën.

Dit decreet heeft voornamelijk de bedoeling :

- het principe van de basismobiliteit in te voeren;
- een coherente en gemoderniseerde regelgeving inzake de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg te realiseren;
- de nieuwe regelgeving aan te passen aan de vigerende Europese regels;
- een aantal nieuwe vormen van personenvervoer te regelen (vraag afhankelijk vervoer);
- de rendabiliteit van de taxi-sector te verbeteren.

Daarnaast werd, in samenspraak met de federale staatssecretaris voor verkeersveiligheid en met de drie gewesten, een exhaustieve lijst van mogelijke aanpassingen aan de verkeerswetgeving opgemaakt.

Dit overzicht van wenselijke aanpassingen aan het verkeersreglement, die in diverse gevallen ook in belangrijke mate een invloed zal hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer, zal eind 1997 en begin 1998 de procedure doorlopen tot aanpassing van de federale wetgeving.

VIII. Verkeersvoordelen voor bestaansminimumgerechtigden.

Inzake kansarmenbeleid werd, in uitvoering van de beheersovereenkomst, door de VVM en in samenspraak met de Vlaamse Vereniging van steden en gemeenten – afdeling OCMW - een modelcontract opgesteld ten behoeve van de OCMW's van alle steden en gemeenten.

Dit contract stipuleert de modaliteiten volgens dewelke bestaansminimum-gerechtigden, zoals bedoeld in de wet op het bestaansminimum van 7 augustus 1974, aan een vast tarief kunnen gebruik maken van het openbaar vervoer.

Op deze wijze kan vermeden worden dat kansarmen gebruik maken van de duurste vervoerformule (het gewone biljet).

Een Lijnkaart, abonnement of meerdere rittenkaarten zijn voor hen immers te duur.

Deze maatregel is van start gegaan op 1 oktober 1997 en zal negen maanden na de invoering ervan worden geëvalueerd op dit moment sloten ruim 200 OCMW's een overeenkomst.

IX. Integratie van vervoerbewijzen met andere vervoersmaatschappijen.

In het kader van de geïntensifieerde samenwerking tussen de diverse openbaar vervoermaatschappijen zullen bij de eerstvolgende tariefwijziging een aantal nieuwe gecombineerde vervoerbewijzen trein-tram-bus worden geïntroduceerd.

Voor wat de problematiek van het Brussels gewest betreft zal hierbij speciale aandacht worden besteed aan gecombineerde vervoerbewijzen VVM – MIVB.

Met betrekking tot de Vlaamse steden zullen gecombineerde vervoerbewijzen NMBS – tram- of bus-stadsnet worden ingevoerd.

E. Vervoer in de lucht - Regionale luchthavens

De regionale luchthavens Oostende en Antwerpen vervullen een specifieke rol op het vlak van de internationale toegankelijkheid van Vlaanderen via de lucht.

Het wereldwijd passagiers- en vrachtvervoer per vliegtuig kent een aangroei van 6 à 7 % per jaar. Het is de verwachting dat dit groeiritme nog jarenlang zal aanhouden. Het luchtvervoer wordt meer en meer gedemocratiseerd.

De volledige liberalisatie van het luchtvervoer binnen de Europese Unie, welke sedert 1 april 1997 is voltooid en de geleidelijke totstandkoming van een Europees net van spoorlijnen voor hoge snelheid hebben het luchtvervoer op deze verbindingen niet van de markt verdrongen, maar hadden voornamelijk een gunstig effect voor de consument, in de zin van meer aanbod, meer keuzemogelijkheid en goedkopere tarieven.

De internationale wereldhandel zal in de toekomst blijven toenemen. Vooral de handel met het Verre Oosten en met sommige Afrikaanse en Zuid-Amerikaanse landen vertoont nog een enorm groeipotentieel.

Vlaanderen beschikt over heel wat troeven om in deze internationale handel een rol te spelen. Het is nodig om de luchthavens voldoende middelen te geven om zich op deze expansie van het luchtverkeer voor te bereiden.

In het verleden leverde het Vlaamse Gewest reeds tal van inspanningen om de beide luchthavens te moderniseren en deze een eigen en meer commercieel profiel te geven.

Deze doelstelling kon bereikt worden zonder al te zwaar op de begroting te wegen.

Men moet echter beseffen dat een luchthaveninfrastructuur bijzonder complex is en moet voldoen aan internationale voorschriften die steeds strenger worden, met het oog op het bereiken van een maximale veiligheid. Bovendien verkeerden de luchthavens, na de overdracht naar het Vlaamse Gewest in een zodanige staat dat een verdere exploitatie, zonder grootscheepse vernieuwing, in het gedrang zou komen.

De begroting 1998 laat toe op deze weg verder te gaan en de luchthavens uit te rusten om hun toekomstige opdrachten aan te kunnen.

Het investeringsprogramma voor de luchthavens bedraagt 211 miljoen, waarvan ongeveer 2/3 voor Oostende en 1/3 voor Antwerpen zullen bestemd worden.

Op het vlak van de exploitatiedotaties wordt gestreefd naar een verdere afbouw.

I. Luchthaven Oostende

Deze luchthaven kende de jongste 4 jaar een opmerkelijke expansie van het verkeer. In 1997 zal het vrachtvervoer vrijwel 100.000 ton bedragen. Het passagiersvervoer zal in 1997 quasi **verdubbelen** t.o.v. vorig jaar. Daarmee is de luchthaven definitief op weg naar een grotere diversificatie van haar activiteiten. Sedert 1997 is de charteractiviteit voor passagiers een vaste waarde geworden op de luchthaven. Deze kan in de toekomst nog sterk uitbreiden.

Een belangrijk aandachtspunt voor de luchthaven Oostende blijft de milieuzorg.

In dit kader zal de toepassing van de Europese richtlijn 92/14, na een overgangsperiode van 1 jaar, vanaf 1998 effectief worden. De toepassing van deze richtlijn houdt het verbod in om na 1 januari 1998 nog stage II-vliegtuigen aan te wenden met een levensduur van meer dan 28 jaar. Daardoor zullen een aantal oude vrachttoestellen die thans nog vanaf Oostende opereren, definitief verdwijnen.

Deze maatregel zal zeker gevolgen hebben voor de vrachttrafiek op Oostende. De maatschappijen kregen echter voldoende tijd om zich op deze verstrenging van de voorwaarden voor te bereiden en de gepaste maatregelen te treffen.

De snelle groei van de luchthavenactiviteit te Oostende, de specifieke problemen die daarmee verband houden, alsmede de noodzaak om de luchthavengebonden industriezone af te werken en te promoten, deden mij besluiten om een Europese opdracht uit te schrijven tot het opmaken van een masterplan voor de luchthaven.

Deze opdracht is zeer ruim geformuleerd, en zal alle aspecten van het luchthavenbeheer onder de loupe nemen, waaronder de beheersformule. Het zal duidelijk maken in welke richting wij de luchthaven als nieuwe groeipool voor de kuststreek concreet kunnen ontwikkelen.

Dit masterplan zal eind april - begin mei 1998 afgewerkt zijn.

In 1998 zal een Instrument Landing System op de landingsbaan 08 (kant zee) van de luchthaven Oostende worden voorzien. Met het oog hierop wordt thans een MER opgemaakt, in het kader van de procedure tot afgifte van een bouwvergunning. Het gaat hier om een investering die vooral het milieu zal ten goede komen, vermits meer bewegingen kant zee zullen mogelijk worden.

Een tweede belangrijke investering betreft de vernieuwing van de hoogspanningsinstallatie. Het luchthavengebouw zal verder worden gemoderniseerd, met het oog op de uitbreiding van de passagierstrafiek.

In 1998 zal ook een verbindingsweg langs de luchtzijde worden aangelegd tussen de huidige luchthaveninstallaties en het industrieterrein, met het oog op de latere exploitatie ervan.

II. Luchthaven Antwerpen

Na een aantal jaren van sterke groei is in 1997 de expansie van deze luchthaven wat tot stilstand gekomen. Deze evolutie houdt verband met de stopzetting van de Sabena-verbinding Antwerpen-Londen Heathrow vanaf 1 april 1997. Ook de vrachtactiviteiten van Sabena werden volledig stopgezet.

De luchthaven zal er echter in slagen om op korte termijn vervangende activiteiten aan te trekken. Hiertoe worden ook de nodige investeringen voorbereid.

In 1998 zal werk gemaakt worden van een verdere renovatie van het passagiersgebouw, na de afwerking eind 1997 van de nieuwe check-in zone. Ook het vrachtcentrum wordt volledig gemoderniseerd.

De studie naar de mogelijke privatisering van de luchthaven Antwerpen is in het najaar van 1997 opgestart, en zal in de lente van 1998 tot conclusies kunnen leiden. Deze studie zal ook een audit bevatten van de wijze waarop de luchthaven thans geëxploiteerd wordt, en indicaties geven over de ontwikkelingsmogelijkheden in de toekomst.

Intussen worden de middelen ter beschikking gesteld om de luchthaven toe te laten zich binnen de huidige geografische omschrijving verder te ontwikkelen, rekening houdend met de vereisten van het milieu en de luchtvaartveiligheid.

F. ALTERNATIEVE FINANCIERING

Het beheersgericht mobiliteitsbeleid dat binnen deze legislatuur steeds meer gestalte krijgt zou verkeerdelijk kunnen begrepen worden als een impliciet pleidooi om dan maar minder in nieuwe infrastructuur te investeren. Laat ons echter duidelijk wezen. Een beheersgericht mobiliteitsbeleid vraagt niet minder maar meer investeringsruimte die dan wel op coherente wijze wordt ingevuld. Het masterplan Antwerpen, dat nochtans geen optelsom is van éénieders vragenlijstje maar het resultaat van een doorgedreven toetsing, is illustratief. Het is dan ook pas tot stand gekomen na schrapping van een ganse reeks investeringsprojecten waarvan het nut op de beheersing van de mobiliteit en de congestie kon worden betwijfeld of het relatieve nut ervan niet opwoog tegen alternatieven die dan wel in het Masterplan Antwerpen werden opgenomen. Niettegenstaande vele heilige huisjes sneuvelden vergt dit Masterplan, deze "lijst van prioriteit der prioriteiten" nog steeds een budget van meerdere tientallen miljarden.

De vraag die dan ook op éénieders lippen ligt is hoe deze enorme investeringsbehoefte kan worden gefinancierd. Het is duidelijk dat de Vlaamse regering hier voor een enorme uitdaging staat waarvoor momenteel nog geen oplossing is.

De verkoop van een gedeelte van de GIMV-aandelen van het Vlaams Gewest heeft in 1997 in de infrastructuurbegroting enig soelaas gebracht. Een aantal belangrijke projecten ter ontsluiting van onze Zeehavens konden hiermee eindelijk opgestart worden, alsook werd een impuls gegeven aan de investeringen in de waterwegen en het trampark. Deze middelen zijn - zoals sommige commissieleden reeds bij vorige gelegenheden hebben opgemerkt - inderdaad niet recurrent beschikbaar, zodat de vraag naar bijkomende investeringen, en inzonderheid de verderzetting van de infrastructuurprojecten ter ontsluiting van de Zeehavens overeind blijft.

Anderzijds lijkt het mij onvermijdelijk dat nu ook daadwerkelijk beslissingen worden genomen inzake alternatieve financieringsmechanismen binnen het kader van een beheersgericht mobiliteitsbeleid. Dit lijkt ook de vaststelling te zijn van het "Masterplan Antwerpen". Evenwel is het absoluut noodzakelijk dat de toepassing van een alternatief financieringsmodel zich niet beperkt tot de Antwerpse regio maar toepasbaar kan gemaakt worden in andere stedelijke gebieden of in heel Vlaanderen. Hiervoor worden verschillende denkpijsten getoetst op hun haalbaarheid.

G. Moties en resoluties die goedgekeurd werden in het Vlaams Parlement tijdens het parlementair jaar 1996-1997

Resolutie betreffende het stimuleren van het overheidspersoneel in ruime zin om meer gebruik te maken van de fiets voor het woon-werkverkeer
Stuk 124 (1995-1996) - Nrs. 1 tot 3

1. een samenhangend plan te ontwikkelen om het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer door overheidspersoneel en leerkrachten te stimuleren;

2. in versneld tempo voorzieningen te treffen die dit fietsgebruik bevorderen zoals fietsroutes en fietspaden, fietssluisen en fietsstallingen en een veralgemening van zone 30 in woongebieden;
3. financiële stimulansen uit te werken om meer ambtenaren en leerkrachten op de fiets te krijgen voor hun rit naar het werk;
4. bij de federale overheid maatregelen te bepleiten die het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer aanmoedigen zoals het belastingvrij maken van financiële stimulansen voor het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer, de uniforme registratie van fietsen, het instellen van fietsinformatiepunten (FIP) en het beheerscontract met de NMBS aanpassen zodat begeleid fietsvervoer mogelijk blijft en goedkoper wordt.

De federale regering heeft reeds een aantal initiatieven genomen ter stimulering van het woon-werk-fietsverkeer.

Daarnaast heb ik een aantal fiscale voorstellen aan mijn federale collega van Vervoer overgemaakt, die zowel het fietsverkeer als het openbaar vervoer-gebruik moeten stimuleren ten aanzien van de woon-werk-verplaatsingen als ten aanzien van de woon-school-verplaatsingen.

Naar aanleiding van dit initiatief overweegt de federale regering een speciale themaministerraad aan het mobiliteitsprobleem te wijden. Hierbij kunnen allerlei voorstellen en initiatieven ter sprake komen.

In het kader van de mobiliteitsconvenanten worden projecten opgestart ter onderhoud en ter aanleg van fietspaden, in nauwe samenspraak met de lokale overheden.

***Resolutie betreffende het Vlaamse Zeehavenbeleid
Stuk 673 (1996-1997) - Nrs 1 tot 3***

Een strategische visie met betrekking tot het Vlaams havenbeleid werd in mijn beleidsbrief duidelijk naar voren gebracht.

De toen vooropgestelde beleidsprioriteiten:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie van onze havens door gepaste investeringen;
- het stimuleren van de transit en distributiefunctie;
- de evenwichtige spreiding van de investeringen met het oog op het optimaliseren en versterken van de economische draagkracht van ons gewest, blijven nu nog steeds onverminderd de beoogde objectieven.

Met de beperkte beschikbare kredieten zullen dan ook slechts die projecten opgestart worden die maximaal deze objectieven trachten te realiseren

Verder zal ik op korte termijn aan de Vlaamse regering een ontwerp van decretale regelgeving voorleggen waarin voor de Vlaamse havens eenzelfde juridische en bedrijfseconomisch basisstatuut wordt voorzien.

Rekening houdend met de specificiteit van elke haven zal de mogelijkheid worden voorzien om de Vlaamse havens in samenwerking met export Vlaanderen optimaal te promoten.

Aansluitend op deze decretale basisregelgeving zal een financieringsdecreet worden uitgewerkt om op duurzame wijze in de Vlaamse zeehavens te investeren op basis van ecologisch verantwoorde en wetenschappelijk controleerbare criteria en rekening houdend met internationale regelgeving hieromtrent.

Resolutie betreffende de IJzeren Rijn
Stuk 718 (1996-1997) - Nr. 1

1. aan de federale overheid voor te stellen de IJzeren Rijn op korte termijn opnieuw in gebruik te nemen;
2. via de federale overheid aan de NMBS te vragen om scenario's uit te werken van (alternatieve) financiering en exploitatie van de IJzeren Rijn, en een strikt tijdsschema te bepalen om die opnieuw in gebruik te nemen;
3. bij de federale overheid erop aan te dringen een overleg tot stand te brengen met alle partijen die betrokken zijn bij het dossier waaronder Nederland en Duitsland;
4. de tweede spoortoegang naar Antwerpen-Noord volgende de gevraagde versnelde timing in gebruik te nemen om een substantiële verschuiving van weg- naar spoorvervoer, conform de conclusies van het eindrapport te bewerkstelligen;
5. binnen haar bevoegdheden, in het bijzonder op het vlak van de ruimtelijke ordening, de nodige initiatieven te nemen om het economische draagvlak voor de IJzeren Rijn te vergroten en om tijdig de beslissing te nemen om het gewestplan te herzien.
6. op basis van artikel 70 van het begrotingsdecreet concrete voorstellen te doen voor een versterking van het goederenvervoer per spoor en daarvoor desgevallend de nodige budgettaire middelen vrij te maken;
7. de Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep, belast met het opstellen van een protocol over het grensoverschrijdend goederenvervoer, aan te sporen haar werkzaamheden af te ronden.

Resolutie betreffende het standpunt over het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
Stuk 733 (1996-1997) - Nrs 1 tot 5

Naar aanleiding van de definitieve vaststelling van het RSV door de Vlaamse regering werden de in deze resolutie vervatte standpunten verwerkt. Belangrijke bijstellingen die daaruit voortvloeiden zijn een afstemming tussen het RSV en het decreet natuurbehoud, het wijzigen van de notie "het grootstedelijk gebied Vlaamse rand rond Brussel" in "Vlaams stedelijk gebied rond Brussel" en het opnemen van een limitatieve lijst van hoofdwegen en primaire wegen I in de bindende bepalingen.

Motie van aanbeveling tot besluit van het op 26 november 1996 in commissie gehouden debat over de beleidsbrief Ruimtelijke Structuur voor Vlaanderen.

Beleidsprioriteiten 1997

Stuk 464 (1996-1997) - Nrs. 1 tot 3

Momenteel ligt een ontwerp decreet betreffende “De organisatie van het bezoldigde personenvervoer over de weg” ter advies bij de Inspectie van Financiën.

Dit decreet komt tegemoet aan alle aanbevelingen van de hierboven vermelde moties. Het recht op mobiliteit is in dit decreet voorzien. Daarnaast is de VVM momenteel volop de derde fase van de studie “netnormering” aan het invoeren via pilootprojecten. Deze netnormering zal het mogelijk maken om objectieve afwegingskaders op te maken vertrekkende vanuit een multimodale visie.

Het mobiliteitsconvenant werd tevens aan een evaluatie onderworpen, waarbij diverse verbeteringen en verfijningen werden doorgevoerd om de efficiëntie te verhogen.

Naar aanleiding van de begrotingsopmaak 1998 werd het budget ten behoeve van mobiliteitsconvenanten voor openbaar vervoer opgetrokken van 450 miljoen naar 655,5 miljoen

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 7 januari 1997 door de heer Johan Malcorps in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven en de IJzeren Rijn

Stuk 515 (1996-1997) - Nrs. 1 en 2

- stelt vast dat een tweede spoortoegang voor de Antwerpse haven om economische maar ook om ecologische en veiligheidsredenen wenselijk is;
- neemt kennis van de haaltbaarheids-MER “Tweede Spoorontsluiting voor de Antwerpse Haven” opgemaakt in opdracht van de NMBS;
- sluit zich aan bij de bezorgdheid van de bevolking in Polders en Voorkempen in verband met de negatieve effecten van de geplande NMBS-tracés op het milieu en op de leefbaarheid van hele woonwijken;
- verzoekt de NMBS om in het kader van de pre-MER fase aanvullende mogelijkheden voor een tweede spoorontsluiting te onderzoeken in combinatie met personenvervoer alvorens over te gaan tot een definitieve MER voor één welbepaald tracé;
- verzoekt de Vlaamse regering in die zin de nodige initiatieven te ondernemen.

Stand van zaken van dit dossier.

Na de afwerking van de studie omtrent de Yzeren Rijn werd deze aan de federale minister Daerden overgemaakt met de vraag het ICVI bijeen te roepen tot het bepalen van het standpunt van de Belgische regering.

Ingevolge deze vraag heeft de federale minister het standpunt van de NMBS omtrent dit dossier gevraagd. Van zodra de NMBS haar standpunt formeel aan de federale minister heeft overgemaakt zal het ICVI worden bijeengeroepen. Daarna zal het standpunt van de Belgische regering aan de Nederlandse staat en aan de Nederlandse minister voor Verkeer en Waterstaat worden overgemaakt. Ondertussen wordt het overleg in de ambtelijke werkgroep verder gezet.

De Vlaamse regering kiest initieel voor de reactivering van het bestaande tracé van de IJzeren Rijn, weliswaar met mogelijkheid tot kleine aanpassingen om knelpunten op te lossen.

Zowel op de begroting 1997 als op de begroting 1998 werd een basisallocatie voorzien om het vervoer van goederen per spoor te ondersteunen indien zich mogelijkheden aandienen.

De voorstellen tot wijziging van de gewestplannen Antwerpen en Mechelen, teneinde het tracé van de Antwerpse tweede havenontsluiting te bepalen, worden momenteel onderzocht.

Rekening houdende met de aanbevelingen van het Vlaams parlement en teneinde zoveel mogelijk met de diverse tracé-variantes rekening te houden werd opdracht gegeven deze allemaal ten gronde te onderzoeken op hun technische, economische, maatschappelijke en milieu- uitvoerbaarheid.

Daarnaast werden de mogelijkheden omtrent de latere uitbouw van voorstadsvervoer mee in de studie opgenomen.

De diverse administraties en instellingen, zijnde : AWV, AWZ, ARHOM, NMBS werden met dit onderzoek belast.

Momenteel wordt een laatste onderzoek afgerond omtrent een aantal nieuwe elementen.

Na het afsluiten van dit onderzoek zal onverwijld de inherzieningstelling van de betrokken gewestplannen worden ingezet.

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 14 januari 1997 door de heer Francis Vermeiren in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de toegang tot de luchthaven van Zaventem en het verkeer in de regio
Stuk 519 (1996-1997) - Nr. 1

1. de interkabinettenwerkgroep die concrete maatregelen moet voorbereiden om de luchthaven van Zaventem beter te ontsluiten, zoals aangekondigd door Vlaams minister Van Rompuy in antwoord op een interpellatie van de heer Herman Candries op 30 september 1996, onverwijld op te starten;
2. snel werk te maken van de aansluitingen van de E19 Brussel-Antwerpen en de E40 Brussel-Luik op de luchthaven van Zaventem, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als "primaire wegen van categorie I" worden erkend;
3. de nodige onderhandelingen op gang te brengen met de federale overheid en met de NMBS teneinde een betere ontsluiting van de luchthaven te realiseren via het spoor.

Teneinde een oplossing te bekomen voor de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en het verkeer in de regio te ordenen werd een studie opgestart waarin de verschillende actoren zijn vertegenwoordigd.

De RLW en de BATC treden op als opdrachtgevers aan het studiebureau Tritel. Zij vormen samen met het Vlaams Gewest en het federale Ministerie van Verkeer en Infrastructuur de stuurgroep, die toezicht houdt op de studie d.m.v. tussentijdse evaluaties en de eindbeslissingen neemt.

Via een begeleidingscel, bestaande uit een ruim forum van alle betrokken partijen (NMBS, VVM, AWW, Mobiliteitscel, AROHM, AMINAL, GOM VI. Brabant, Prov. Vlaams Brabant, betrokken gemeenten, BELGAVIA, BATC, RLW, Brussels Gewest, federaal ministerie van Verkeer en Infrastructuur en geïnteresseerde promotoren), worden de nodige gegevens en ideeën aangebracht en de haalbaarheid van geformuleerde opties en scenario's getoetst.

Deze studie werd aangevat op 1 april 1997 en de voorziene termijn bedraagt 1 jaar.

Momenteel is het beeld van de huidige problematiek verder uitgewerkt d.m.v. extra metingen naast de basisgegevens, namelijk enquêtes bij de reizigers, recent beschikbaar gekomen gegevens van de Volkstelling, e.d..

In de komende maanden worden een aantal mogelijke ontsluitingsscenario's land-side opgemaakt en doorgerekend. De aansluitingen E19 Brussel-Antwerpen en E40 Brussel-Luik zullen hier zeker aan bod komen. Hiervoor wordt ondermeer het multimodaal model van mijn Administratie Wegen en Verkeer afdeling Vlaams-Brabant gebruikt.

Op deze wijze wordt tegemoetgekomen aan de resolutie, met betrokkenheid van alle actoren.

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 25 februari 1997 door de heren Jos Geysels en Kris Van Dijck in commissie gehouden interpellaties tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de bestemming van militaire domeinen en de mogelijke berging van radioactiefafval

Stuk 555 (1996-1997) - Nr. 1

Dat de minister nog niet gevat is door het NIRAS om nucleair afval te bergen op sites in Vlaanderen. Als een dergelijke vraag zich zal voordoen dan moet dit getoetst worden aan de voorzieningen van de gewestplannen.

Voor deze gewestplanwijzigingen is de Vlaamse regering volledig bevoegd. Het inplanten van sites voor het opslaan van nucleair afval kan nooit doorgevoerd worden zonder de instemming van de Vlaamse regering.

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 20 maart 1997 door de heer Ward Beysen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de behandelingstermijn bij de afhandeling van bouwdoossiers

Stuk 601 (1996-1997) - Nrs 1 tot 3

Inmiddels werden op 4 november 1997 door de Vlaamse regering 2 besluiten goedgekeurd die tegemoet komen aan wat in de motie werd gevraagd. Het betreft enerzijds de verruiming van de werken die vrijgesteld zijn van de medewerking van een architect en de afstemming ervan op deze die vrijgesteld zijn van het advies van de gemachtigde ambtenaar. Anderzijds werd een vernieuwde samenstelling van het dossier bouwaanvraag goedgekeurd met een aanzienlijke vereenvoudiging voor dossiers met geringe stedenbouwkundige impact en met de nadruk op het verstrekken van die gegevens die relevant zijn voor de inhoudelijke behandeling van het dossier; aan dit besluit worden uiteraard nieuwe aanstiplijsten gekoppeld. Eén en ander kan tegelijk leiden tot een verkorting van de behandelingstermijnen

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 20 maart 1997 door de heer Carl Decaluwé in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het uitblijven van de inherzieningstelling van gewestplannen

Stuk 602 (1996-1997) - Nr. 1

Inmiddels werden de gewestplanwijzigingen voor de gewestplannen Kortrijk en Gentse en Kanaalzone, met telkens bijzondere aandacht voor het economische aspect, door de Vlaamse regering goedgekeurd; Roeselare-Tielt wordt binnenkort voor beslissing voorgelegd

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 20 maart 1997 door de heer Robert Voorhamme in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de stand van zaken met betrekking tot de IJzeren Rijn

Stuk 603 (1996-1997) - Nr. 1

1. een overleg tot stand te brengen met alle partijen die betrokken zijn bij het dossier;
2. scenario's voor alternatieve financiering en exploitatie van de IJzeren Rijn uit te werken;
3. binnen haar bevoegdheden, in het bijzonder op het vlak van de ruimtelijke ordening, de nodige initiatieven te nemen om het economische draagvlak voor de IJzeren Rijn te vergroten;
4. op basis van artikel 70 van het begrotingsdecreet voor 1997 concrete voorstellen te doen voor een versterking van het goederenvervoer per spoor en daarvoor desgevallend de nodige budgettaire middelen vrij te maken;
5. de Vlaams-Nederlandse ambtelijke werkgroep belast met het opstellen van een protocol over het grensoverschrijdend goederenvervoer aan te sporen haar werkzaamheden af te ronden.

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 10 juni 1997 door de heren Johan Sauwens, Ward Beysen en Johan Malcorps gehouden interpellaties tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over het experiment met gratis openbaar stadsvervoer in Hasselt en de implicaties ervan voor het globale mobiliteitsbeleid van de Vlaamse regering

Stuk 695 (1996-1997) - Nr. 1

Momenteel ligt een ontwerp decreet betreffende “De organisatie van het bezoldigde personenvervoer over de weg” ter advies bij de Inspectie van Financiën.

Dit decreet komt tegemoet aan alle aanbevelingen van de hierboven vermelde moties. Het recht op mobiliteit is in dit decreet voorzien. Daarnaast is de VVM momenteel volop de derde fase van de studie “netnormering” aan het invoeren via piloot-

projecten. Deze netnormering zal het mogelijk maken om objectieve afwegingskaders op te maken vertrekkende vanuit een multimodale visie.

Het mobiliteitsconvenant werd tevens aan een evaluatie onderworpen, waarbij diverse verbeteringen en verfijningen werden doorgevoerd om de efficiëntie te verhogen.

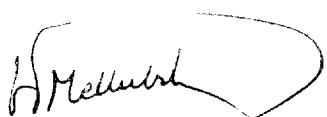
Naar aanleiding van de begrotingsopmaak 1998 werd het budget ten behoeve van mobiliteitsconvenanten voor openbaar vervoer opgetrokken van 450 miljoen naar 655,5 miljoen

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 12 juni 1997 door de heer Jos Stassen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen voor een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en de gevolgen voor de toekomst van de dorpsgemeenschap van Doel

Stuk 703 (1996-1997) - Nr. 1

Het ligt in de bedoeling om eendaags een nota aan de Vlaamse regering voor te leggen met betrekking tot de aanleg van het containerdok West in de Waaslandhaven. Deze nota zal tegelijk een voorstel uitwerken over de toekomst van de dorpskom Doel en de verdere uitbouw van de Waaslandhaven.

In dit verband deel ik in het bijzonder de bezorgdheid van de bevolking van Doel over de leefbaarheid van de dorpskom. Doel kan alleen blijven bestaan als de leefbaarheid binnen een verantwoorde planhorizon kan worden verzekerd. Indien deze garantie niet haalbaar is, zal ik op termijn, samen met alle betrokkenen, aan de Vlaamse regering maatregelen voorstellen die het verdwijnen van Doel op een sociaal verantwoorde manier begeleiden.

6.


Eddy Baldewijns
Vlaams minister van Openbare Werken,
Vervoer en Ruimtelijke Ordening