

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1995-1996

13 NOVEMBER 1995

BELEIDSBRIEF

Ruimtelijke structuur voor Vlaanderen Opties voor een duurzaam en leefbaar ruimtebeheer

Beleidsprioriteiten 1995-1999

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

Met deze beleidsbrief wordt voor de periode 1995-1999 een meer concrete uitwerking gegeven van de basisopties vervat in het regeerprogramma. De brief is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen ter goedkeuring aan de Vlaamse regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

INHOUDSTAFEL

	Blz.
I. INLEIDING	10
II. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN	10
1. VERSTERKING VAN DE STEDELIJKE GEBIEDEN	10
2. BEHOUD EN VERSTERKING VAN DE OPEN RUIMTE	11
3. DOELGERICHTE EN SELECTIEVE UITBOUW VAN TRANSPORTSYSTEMEN ..	11
4. VERZEKERING VAN EEN BASISMOBILITEIT	11
5. BEPERKING VAN DE MILIEUHINDER VAN DE MOBILITEIT	12
6. VERBETERDE VEILIGHEID VAN HET VERVOERSSYSTEEM	12
7. COMPLEMENTAIRE UITBOUW VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS	12
8. RENTABILISERING VAN DE VLAAMSE LUCHTHAVENS	13
9. BETERE BESCHERMING VAN DE BEVOLKING TEGEN WATEROVERLAST...	13
III. SPECIFIEK BELEID	13
A. RUIMTELIJKE ORDENING	13
1. SITUATIESCHETS	13
1.1. Planning en de wet van 1962	13
1.1.1. Het Structuurplan Vlaanderen	13
1.1.2. De wet van 1962 en wijzigingen	13
1.2. Grond- en pandenbeleid	14
1.2.1. Probleemstelling	14
1.2.2. Evolutie van het grondbeleid in Vlaanderen	14
1.3. Het instrumentarium	15
1.3.1. Wetgeving inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw	15
1.3.2. Gewestplannen	15
1.3.3. Algemene en bijzondere plannen van aanleg	15
1.3.4. Bouw- en verkavelingsverordeningen	16
1.3.5. Het vergunningenbeleid	16
1.3.6. De commissies van advies	17
1.3.7. Handhavingsbeleid	17
2. KNELPUNTEN	17
2.1. Ruimtelijke ontwikkelingen	17
2.1.1. Ruimtegebruik	17
2.1.2. Gebrek aan overgang en onderscheid tussen stad en platteland	18
2.1.3. Structuurloze spreiding van de bebouwing	18
2.1.4. Verlies aan open ruimten, versnippering van de nog resterende open ruimten en teloorgang van de (half)natuurlijke componenten van de ruimte	18
2.1.5. Sterke spreiding en hoge dichtheid van infrastructuur	18
2.2. Grondbeleid komt niet van de grond	18
2.3. Het instrumentarium “te pas en te onpas”	18
2.3.1. Wetgeving	18

2.3.2. Gewestplannen, “kinderen van toen”	19
2.3.3. Bijzondere Plannen van Aanleg verdienen beter	19
2.3.4. Vergunnen of “een beroep” doen op....?	19
2.3.5. Verordeningen verwaarloosd	19
2.3.6. Verwaterde rol van Commissies.....	20
2.3.7. Bouwmisdrijven: “controle zonder boeien”	20
2.3.8. Informatiseren “met de hand”	20
3. BELEIDSPRIORITEITEN.....	20
3.1. Lange termijnvisie inzake ruimtelijke planning.....	20
3.1.1. Het verweven van functies en activiteiten.....	20
3.1.2. Zuinig gebruik van de ruimte, verdichten en bundelen van menselijke activiteiten	20
3.1.3. Uitgaan van de bestaande ruimtelijke structuur in afweging met de “gewenste ruimtelijke structuur”	21
3.1.4. Het respecteren van de natuurlijke en functionele draagkracht en de gebieden voor zwakke functies.....	21
3.1.5. Het “trendbreukbeleid”: uit respect voor de toekomst	21
3.2. Beleidsdoelstellingen op korte termijn	21
3.2.1. Het Structuurplan Vlaanderen	21
3.2.2. Grond- en pandenbeleid: onze ruimte is te kostbaar.....	22
3.2.3. Instrumentarium en middelen opwaarderen	23
4. REPERCUTIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	28
4.1. Een ondersteunende ruimtelijke ordening voor het stedelijk beleid	28
4.1.1. Het ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	29
4.1.2. De gewestplannen	29
4.1.3. De bijzondere plannen van aanleg	29
4.1.4. Bouwverordeningen	29
4.1.5. Grondbeleid.....	29
4.2. Lokatiebeleid.....	29
4.2.1. Verweving en/of scheiding van functies.....	29
4.2.2. Afstemming ruimtelijk en milieubeleid	30
4.2.3. Afstemming op economie en KMO-beleid	30
B. MOBILITEITSBELEID - VERKEER EN VERVOER.....	30
1. SITUATIESCHETS.....	30
1.1. Stand van zaken - korte termijn ontwikkeling.....	30
1.1.1. Inleiding	30
1.1.2. Toenemend belang van mobiliteit	30
1.1.3. Verkeersdeelname	31
1.2. Lange termijnverwachting.....	31
1.2.1. Verwachte ontwikkeling van de mobiliteitsvraag.....	31
1.2.2. Verwachte ontwikkeling van het aanbod.....	33
1.3. Knelpunten.....	35
1.3.1. Interne mobiliteitsproblemen.....	35
1.3.2. Externe mobiliteitsproblemen.....	37

1.3.3. Sturingsproblemen	41
2. BELEIDSPRIORITEITEN.....	43
2.1. Lange termijnvisie	43
2.1.1. Afremmen van de groei van het autoverkeer en het versterken van alternatieve vervoersvormen.....	43
2.1.2. Herpositioneren van de bestaande financiële middelen	44
2.1.3. Geïntegreerde beleidsvoering.....	45
2.1.4. Geresponsabiliseerde vervoersorganisaties.....	45
2.1.5. Handhavings- en educatiebeleid	45
2.1.6. Uitbouw van geschikte informatiekkanalen.....	45
2.1.7. Doelgroepen	46
2.1.8. Het ontwikkelen van een draagvlak in grote lagen van de bevolking.....	46
2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode (regeerakkoord).....	46
2.2.1. Het “Mobiliteitsplan 2002”	47
2.2.2. Geïntegreerd stedelijk mobiliteitsbeleid via convenants.....	47
2.2.3. Verkeersmanagement en doelgroepenbeleid	49
2.2.4. Ontwikkelen van een draagvlak - doelgroepenbeleid	49
2.3. Ten slotte	49
3. MIDDELEN	50
3.1. Regelgevend en institutioneel.....	50
3.1.1. Algemeen	50
3.1.2. Specifieke aanvullende juridische en administratieve initiatieven	50
3.2. Financieel.....	50
3.2.1. Budgettaire herschikking.....	50
3.2.2. Herstructurering van het V.I.F.....	51
3.2.3. Correct prijsbeleid en fiscale maatregelen	51
3.3. Werking - administratieve versterking.....	51
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN	52
4.1. Een geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap	52
4.2. Relatie met federaal, provinciaal en gemeentelijk niveau	52
4.3. Relatie met de Europese Unie	52
C. VERVOER OVER HET WATER	53
C1.WATERWEGEN EN BINNENVAART	53
1. SITUATIESCHETS.....	53
1.1 Stand van zaken en korte termijnontwikkeling.....	53
1.1.1. Infrastructuurbeleid.....	53
1.1.2. Binnenvaartgebeuren.....	53
1.2. Lange termijnverwachting	53
1.3. Knelpuntensituering	54
2. BELEIDSPRIORITEITEN.....	55
2.1. Krachtlijnen van het beleid voor de lopende regeerperiode.....	54
2.1.1. Infrastructuurwerken.....	55

2.2.2. Marketing	57
2.2.3. Promotie van de binnenvaart	57
3. MIDDELEN.....	57
3.1. Regelgevend en Institutioneel.....	57
3.2. Financiël	58
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	58
4.1. Europese reglementeringen	58
4.2. Federale wetten en instanties	58
4.3. Samenwerkingsakkoorden.....	59
4.4. Milieuwetgeving en Ruimtelijke Ordening	59
C2.HAVENS EN MARITIEME TOEGANGSWEGEN.....	60
1. SITUATIESCHETS.....	60
1.1. Stand van zaken en korte termijnontwikkeling.....	60
1.2. Lange termijnverwachting	60
1.3. Knelpuntensituering	60
1.3.1. Bijkomende financiële impulsen zijn noodzakelijk.....	60
1.3.2. De Maritieme toegankelijkheid	60
1.3.3. De hinterlandverbindingen	61
2. BELEIDSPRIORITEITEN.....	61
2.1. Versterking van de internationale concurrentiepositie.....	61
2.2. Stimuleren van de transit- en distribatiefunctie	62
2.3. Evenwichtige spreiding van de investeringen	62
2.4. Aandacht voor de baggerspecieproblematiek.....	62
3. MIDDELEN	62
3.1. Regelgevend en institutioneel	62
3.1.1. . Ontwikkeling van een decretale regeling voor een vernieuwd haven- beheer.....	62
3.1.2. Decretale regeling voor het haveninvesteringsbeleid	63
3.2. Tienjarenplan	63
3.3. De Vlaamse Havencommissie	63
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	63
C3.ZEEWEZEN	64
1. SITUATIESCHETS.....	64
2. BELEIDSPRIORITEITEN.....	64
3. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	65
D. VERVOER OVER DE WEG.....	65
D1. WEGEN.....	65
1. SITUATIESCHETS.....	65
1.1. Stand van zaken - Korte termijnontwikkeling	65
1.1.1. Huidige aanbod aan wegen	65
1.1.2. Huidig gebruik van de wegen	65
1.1.3. Huidige budgettaire middelen	65
1.2. Lange termijn verwachting	66

1.3.	Knelpunten	66
1.3.1.	Interne knelpunten	66
1.3.2.	Externe knelpunten	66
1.3.3.	Knelpunten m.b.t. het beleid	67
1.4.	Raakvlakken met andere beleidsdomeinen	68
2.	BELEIDSPRIORITEITEN	68
2.1.	Lange termijnvisie	68
2.1.1.	Inpassing in het globale mobiliteitsbeleid	68
2.1.2.	Herstructurering van het wegennet	68
2.1.3.	Doelmatiger instandhouden en onderhouden van de wegen	69
2.1.4.	Werken ter verbetering van de verkeersveiligheid	70
2.1.5.	Verbeteren van de leefbaarheid	70
2.1.6.	Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid	70
2.2.	Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode	71
2.2.1.	Categorisering van wegen	71
2.2.2.	Onderhoud en exploitatie van de bestaande verkeersinfrastructuur	71
2.2.3.	Verkeersveiligheidsbeleid	72
2.2.4.	Verkeersleefbaarheidsbeleid	72
2.2.5.	Beleid inzake multimodale bereikbaarheid	72
2.2.6.	Integrale benadering in stedelijke gebieden	73
3.	MIDDELEN	74
3.1.	Regelgevend en institutioneel	74
3.1.1.	Inpassing in het R.S.V. van de categorisering der wegen	74
3.1.2.	Inpassing van tracerings- en inrichtingskaders van het R.S.V.	74
3.1.3.	Convenants met gemeenten	74
3.2.	Financieel	74
3.2.1.	Herstructurering van het VIF volgens 4 hoofdgroepen	74
3.2.2.	Experimenten met betalingssystemen en externe financiering	74
3.3.	Werking	74
3.3.1.	Versterking van de projectorganisatie	74
3.3.2.	Wijziging van de inhoud van de bestaande projectnota's	74
3.3.3.	Fasering in meerjarenprogramma's	74
4.	REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN	75
D2.	DE LIJN	75
1.	SITUATIESCHETS	75
1.1.	Stand van zaken - korte termijnontwikkeling	75
1.2.	Lange termijnverwachting	76
1.2.1.	Positie t.o.v. de andere vervoerssystemen	76
1.2.2.	Europese tendenzen tot responsabilisering en liberalisering	76
1.3.	Knelpunten	77
1.3.1.	Historisch gegroeid net dat nooit aan een systematisch onderzoek onderworpen werd	77

1.3.2. Gebrekkige doorstroming in stedelijke gebieden vreet aan betrouwbaarheid en snelheid	77
1.3.3. Onvoldoende attractief aanbod voor de keuzereiziger	77
1.3.4. Nog steeds te verouderd voertuigenpark	77
1.4. Raakvlakken met andere beleidsdomeinen	77
1.4.1. Zwakke ruimtelijke condities in Vlaanderen	77
1.4.2. Onvoldoende afstemming met projecten van andere vervoersectoren ..	78
1.4.3. Onvoldoende betrokkenheid lokale besturen	78
2. BELEIDSPRIORITEITEN	78
2.1. Lange termijnvisie t.a.v. De Lijn	78
2.1.1. (Her)Structurering van de dienstverlening	78
2.1.2. Uitbouw tot solide concurrentiële maatschappij	80
2.1.3. Structurering van de relatie met de klanten	80
2.1.4. Integrale kwaliteitszorg	80
2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode	81
2.2.1. Gerichte aanpak	81
2.2.2. Ondersteunend flankerend beleid vanwege de overheid	81
2.2.3. Gepland beleid	83
3. MIDDELEN	83
3.1. Regelgevend en Institutioneel	83
3.1.1. Her-negotiëring van de beheersovereenkomst 1996 en de volgende beheersovereenkomsten	83
3.1.2. Een regionale beheersovereenkomst met de NMBS	84
3.1.3. Mobiliteitsconvenants als stedelijke beheersovereenkomsten	84
3.1.4. Overige vernieuwing in de regelgeving	84
3.1.5. Betrokkenheid van de gebruikers	84
3.2. Financieel	84
3.2.1. Basisdotatie	84
3.2.2. Aanvullende initiatieven	85
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN	85
4.1. Een Geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap	85
4.1.1. Relaties met het stedelijk beleid	85
4.1.2. Relaties met het tewerkstellingsbeleid	86
4.1.3. Relaties met het milieubeleid	86
4.1.4. Relaties met het ruimtelijk beleid	86
4.1.5. Relaties met het economisch beleid	86
4.2. Andere	87
E. VERVOER IN DE LUCHT - REGIONALE LUCHTHAVENS	87
1. SITUATIESCHETS	87
1.1. Stand van zaken - korte termijnontwikkeling	87
1.1.1. De regionale luchthaven van Deurne	87
1.1.2. De regionale luchthaven van Oostende	88
1.2. Lange termijnontwikkeling	88

1.2.1. Antwerpen.....	88
1.2.2. Oostende.....	89
1.3. Knelpunten.....	89
1.3.1. Luchthaven Antwerpen.....	89
1.3.2. Luchthaven Oostende.....	89
1.4. Raakvlakken met andere beleidsdomeinen.....	89
2 BELEIDSPRIORITEITEN.....	90
2.1. Lange termijnvisie.....	90
2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode.....	90
2.2.1. Gerichte aanpak.....	90
2.2.2. Gepland beleid.....	90
3. MIDDELEN.....	93
3.1. Institutioneel-Regelgevend.....	93
3.2. Financieel.....	93
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	94
4.1. Een geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap.....	94
4.1.1. Ruimte.....	94
4.1.2. Economie.....	94
4.1.3. Tewerkstelling.....	94
4.1.4. Maatschappij en sociaal leven.....	94
4.2. Andere.....	94
4.2.1. Interregionale, nationale en internationale interacties.....	94
4.2.2. Ondergeschikte besturen.....	94
F. WATERBEHEERSING.....	94
1. SITUATIESCHETS.....	94
1.1. Stand van zaken en korte termijnontwikkeling.....	94
1.2. Knelpunten.....	95
2. BELEIDSPRIORITEITEN.....	96
2.1. Sigmaplan.....	96
2.2. Maasdijkenplan.....	96
2.3. Kustverdedigingsplan.....	96
2.4. Overige projecten.....	96
3. MIDDELEN.....	96
4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.....	97
ALFABETISCHE LIJST VAN DE GEBRUIKTE AFKORTINGEN.....	98

I. INLEIDING

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit zijn de hoekstenen van het Vlaams ruimtelijk orderingsbeleid. Vlaanderen heeft behoefte aan een duidelijk ruimtelijk referentiekader : het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Ruimtelijke planning zal het kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de verschillende maatschappelijke activiteiten. Dit kader zal wettelijk dienen vastgelegd te worden.

Als instrumenten voor het voeren van een ruimtelijk beleid worden in eerste orde een grond- en pandenbeleid naar voor geschoven.

De herwaardering van het stedelijk weefsel is een van de basisprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan. Middelen dienen dus aangereikt te worden om wonen, werken, toerisme, recreatie en dienstverlening op mekaar af te stemmen in de stedelijke gebieden.

Het handavingsprobleem inzake stedenbouwrecht is eenieder bekend. Bestaande wetten, decreten, besluiten en onderrichtingen worden frequent overtreden. De pers omschrijft het probleem als een negatief contract waarbij o.a. het verantwoordelijkheidsbesef en de burgerzin ondermijnd geraken. Hier is een belangrijke taak weggelegd voor de gemeentebesturen die als eerstelijnsverhuden het Vlaams handavingsbeleid op het terrein moeten helpen waarmaken.

Door zijn centrale ligging en zijn behoorlijk uitgebouwde infrastructuur voor verkeer en vervoer fungeert Vlaanderen op transportgebied als draaischijf binnen de eengemaakte markt. De laatste jaren wordt dan ook op alle beleidsniveaus de noodzaak beklemtoond tot een globale mobiliteitsvisie om de harmonie tussen de economische ontwikkeling, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening te bevorderen.

Het Vlaams infrastructuur- en vervoersbeleid zal streven naar een efficiënt personenverkeer en goederenvervoer gericht op de vermindering van de verkeersoverlast op de wegen, het vergroten van de verkeersveiligheid en het tot stand brengen van een milieuvriendelijk en energiezuinig transportsysteem.

De verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsvraagstuk ligt duidelijk bij diverse doelgroepen en sectoren. Deze gedeelde verantwoordelijkheid tussen het Vlaamse Gewest en zijn openbare instellingen, de federale overheid, de N.M.B.S., de provincies de gemeenten en de bedrijven beklemtoont de noodzaak tot gecoördineerde actie en een gecoördineerde inzet van middelen.

De bescherming van de burgers tegen wateroverlast zal programmatorisch worden geïntensifieerd zodat de primaire veiligheid tegen overstromingen voor gans Vlaanderen binnen een maatschappelijk aanvaardbare termijn zal worden gerealiseerd.

In dit kader zal evenzeer een preventief beleid gestalte krijgen. Zodoende dienen globale maatregelen

te worden uitgewerkt om de afvoersnelheid van de oppervlaktewaters en de debieten te beperken vanaf 'de bron tot aan de monding'. Dit vergt over de waterlopenstelsels heen, een geïntegreerde aanpak.

Deze beleidsbrief heeft geenszins de bedoeling een ideaal 'beleids-' en 'werk-' scenario in beeld te brengen waarvan de realisatie zich aandient na 2002, maar heeft precies tot doel zeer concrete beleidsmaatregelen en beleidsprioriteiten vast te stellen, die het mogelijk moeten maken een 'eigenlijn' uit te zetten en deze lijn 'duurzaam' in Vlaanderen te verankeren.

II. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

1. VERSTERKING VAN DE STEDELIJKE GEBIEDEN

De stedelijke gebieden zijn een zichtbaar slachtoffer van de ruimtelijke ontwikkelingen van de laatste decennia. Bewust en gericht overheidsingrijpen is dan ook van strategisch belang om de leefbaarheid en het functioneren van de stedelijke gebieden te versterken.

Het versterken van de stedelijke gebieden is echter ook om nog een andere reden als strategisch te verantwoorden. De bescherming van de open ruimte is immers als een tweede belangrijke doelstelling in het ruimtelijk beleid opgenomen. Het vrijwaren van de open ruimte kan echter alleen gebeuren als nieuwe ruimtebehoevende activiteiten voor een groot deel worden opgevangen in de stedelijke gebieden i.p.v. in de open ruimte. Dit betekent dat 'de aantrekkingskracht' van stedelijke gebieden moet worden versterkt.

Stedelijke gebieden kunnen worden omschreven als die gebieden waar dichte bebouwing overheerst, waar hoge concentraties van economische, recreatieve, culturele en handelsfuncties voorkomen en waar het wenselijk is nieuwe ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Stedelijke gebieden zullen worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Binnen dit afgebakend geheel zal een stedelijk beleid worden gevoerd, erbuiten een beleid gericht op het vrijwaren van de open ruimte.

Tegen 1999 zal een beleidskader zijn opgesteld en goedgekeurd op basis van de krachtlijnen van het Structuurplan Vlaanderen. Hierbij wordt ernaar gestreefd dat minstens 60 % van de gezinnen in de stedelijke gebieden woont (huidige verhouding behouden). Vijf strategische stedelijke vernieuwingsprojecten zullen dan in uitvoering zijn.

Het beheersen van de automobiliteit is eveneens noodzakelijk om de stedelijke leefbaarheid te bevorderen. Samenwerking tussen gemeentelijke en gewestelijke overheid en de vervoersmaatschappijen is hiervoor noodzakelijk. De modaliteiten van deze samenwerking zullen vastgelegd worden in mobiliteitsconvenants. Het sociaal-maatschappelijk effect van dit gecoördineerd verkeersbeleid dient

nieuwe stimulansen te creëren voor de ontwikkeling van de steden.

2. BEHOUD EN VERSTERKING VAN DE OPEN RUIMTE

Vanuit het streven naar een duurzame ruimtelijke ontwikkeling is het behoud en de versterking van de bestaande open ruimte een strategische doelstelling. Deze open ruimte is immers de beperkte grondstof voor de verschillende ruimtegebruikers. Zonder open ruimte is geen landbouw, natuurontwikkeling, bosbouw of recreatie mogelijk. Deze sectoren stellen niet alleen eisen aan een zekere kwantiteit open ruimte, de open ruimte moet ook kwalitatief zijn opdat deze sectoren zich duurzaam zouden kunnen ontwikkelen.

Ook in een ruimer perspectief is een kwalitatieve open ruimte van strategisch belang : de open ruimte vervult immers tal van ecologische, economische, landschappelijke, cultuur-historische en psychologische functies. Het behoud van deze waardevolle functies kan alleen als de open ruimte hiervoor de potenties en kwaliteiten biedt.

De 'open ruimte op het niveau Vlaanderen', is het gebied waarin de niet-bebouwde ruimte overweegt. De ruimtelijke structuur van de open ruimte wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de bosstructuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. Elementen van bebouwing en infrastructuur kunnen plaatselijk overwegen.

Door de selectie en afbakening van de open ruimte worden ook de grenzen van de stedelijke gebieden en gebieden voor economische activiteiten aangegeven.

Voor elk van deze functies worden kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkelingsperspectieven geformuleerd. Het behoud van de open ruimte moet worden gerealiseerd door de versnippering door bebouwing en infrastructuur tegen te gaan. Positief gesteld : wonen en werken buiten de stedelijke gebieden moet worden gebundeld in de (bebouwde) kernen van open ruimte. Versterking van de open ruimte kan worden gerealiseerd door een dynamische ontwikkeling van 'essentiële open ruimtefuncties' te garanderen binnen het raamwerk van de bestaande ruimtelijke structuur en het bestaande fysisch systeem.

Tegen 1999 zal een beleidskader op basis van de krachtlijnen van het Structuurplan Vlaanderen worden opgesteld en zijn goedgekeurd. Er wordt naar gestreefd dat alle strategische projecten in de open ruimte in uitvoering zullen zijn. Voor de landinrichting moeten een definitief instrumentarium en regelgeving worden gerealiseerd. Ten opzichte van 1995 dient de verdere aantasting van de open ruimte door bebouwing te worden beperkt.

3. DOELGERICHTE EN SELECTIEVE UITBOUW VAN TRANSPORTSYSTEMEN

Transportsystemen en de hierbij horende infrastructuur voor de verplaatsing van personen, goederen en informatie dienen doelgericht en selectief uitgebouwd te worden om Vlaanderen een competitief voordeel te bezorgen.

Door de geografische ligging van Vlaanderen zijn de transportsector en de hiermee gerelateerde economische activiteiten (havensector, luchthaven in Zaventem, ...) een economisch speerpunt en een bron van welvaartsgroei. Om deze sectoren optimaal te laten functioneren is een goede bereikbaarheid van de economische centra noodzakelijk.

Met het formuleren van deze doelstelling wordt enerzijds de aandacht gevestigd op de congestieproblemen die dreigen te ontstaan ten gevolge van de groei van het autoverkeer en op de economische implicaties hiervan door de verminderde toegankelijkheid, waarvoor de overheid verantwoordelijk zal worden gesteld als zij niet tijdig ingrijpt. Anderzijds wordt de aandacht gevestigd op het feit dat in een moderne informatiemaatschappij bereikbaarheid niet uitsluitend kan worden vertaald in termen van fysieke verplaatsingen van personen en goederen, maar dat datatransmissie en overdracht van informatie een even cruciaal item vormen in het bevorderen van de bereikbaarheid van economische centra.

In welke mate deze strategische doelstelling zal zijn gerealiseerd in respectievelijk 1999 en 2002 wordt gemeten :

- aan de hand van de evolutie van de positionering van de Vlaamse havens in het bereik Le Havre-Hamburg,
- de mate van realisatie van de prioritaire projecten van het strategisch luik van het Vlaams Infrastructuurplan (VIP),
- de reductie van het aantal km hoofdweg waarop zich saturatieproblemen voordoen,
- de bedieningsgraad van bedrijven en bevolking via de informatiesnelweg,
- de modal-split, of verdeling van het gebruik over de verschillende vervoerswijzen.

4. VERZEKERING VAN EEN BASISMOBILITEIT

Het verzekeren van een basismobiliteit voor alle doelgroepen en het garanderen van de bereikbaarheid van alle gebieden, waarbij mensen zijn betrokken, is eveneens een belangrijke beleidsdoelstelling.

Samen met de vorige doelstelling, die raakt aan het economische luik van de mobiliteitsproblematiek, viseert deze doelstelling er de sociale component

van. In die zin vormt zij een evenwichtig complement van de vorige doelstelling.

Zij garandeert een selectieve bereikbaarheid van doelgebieden, staat borg voor de basismobiliteit van alle doelgroepen en voorkomt daardoor dat bepaalde bevolkingsgroepen en gebieden worden geïsoleerd met alle economische en sociale gevolgen vandien.

Het streefdoel hierbij is een optimale en selectieve inzet van transportmiddelen om iedereen de passende mobiliteit te kunnen verzekeren. Hierbij moet rekening worden gehouden met de gestelde randvoorwaarden ten aanzien van milieu, ruimtegebruik, leefbaarheid, veiligheid en betaalbaarheid. Binnen deze randvoorwaarden blijft het principe van de individuele keuzevrijheid van het transportmiddel gegarandeerd.

Naar realisatie toe in 1999 en 2002 betekent dit het bevorderen van het te voet gaan en het fietsgebruik in de steden, het verbeteren van het openbaar vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden, zij het met een gedifferentieerde dienstverlening en een gedifferentieerde inzet van transportmiddelen maar wel binnen aanvaardbare tijd en afstand.

5. BEPERKING VAN DE MILIEUHINDER VAN DE MOBILITEIT

Ondanks de sterke toename van de mobiliteit dient de milieuhinder beperkt te blijven tot het huidige niveau.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid zal rekening houden met de binnen het milieubeleid vastgestelde tendens om een meer nauwkeurige en scherpere begrenzing te stellen aan de in de toekomst toelaatbare milieubelasting. De steeds strenger wordende internationale milieunormen vereisen dan ook een anticiperend gedrag vanuit de vervoersector en de bereidheid tot structurele aanpassingen en verschuivingen in de vervoerswijzekeuze. Anderzijds bieden de ontwikkelingen op technologisch vlak een aantal opportuniteiten (voertuigtechnische verbeteringen zoals katalysator, daling van het zwavelgehalte in diesel, technische maatregelen t.a.v. de brandstofverdeling en -opslag ...).

Aangezien het niet realistisch is om de mobiliteitsgroei op korte termijn aanzienlijk te beperken, betekent dit naar de realisatie van deze doelstelling toe, dat op korte termijn de voornaamste aspecten van milieuhinder t.g.v. de mobiliteit ten hoogste het huidige niveau mogen halen. Op langere termijn moet een significante reductie worden bereikt.

De mate waarin deze doelstellingen worden bereikt, wordt gemeten aan de hand van het al dan niet realiseren van een verschuiving inzake vervoerswijze en het opvolgen van de evolutie van de uitstoot van de verschillende polluenten die een gevolg zijn van het verkeer. Met betrekking tot de geluidshinder dient het aantal geluid-gehinderde woningen te verminderen. De versnippering van de open ruimte ten gevolge van infrastructuur moet worden vermeden. De barrièrewerking die ontstaat

bij opdeling van gebieden (zowel in stedelijke gebieden als in de open ruimte) moet verminderen.

6. VERBETERDE VEILIGHEID VAN HET VERVOERSSYSTEEM

De veiligheid van het vervoerssysteem dient te worden gebracht op een niveau dat tot de beste in Europa behoort.

Het autoverkeer veroorzaakt jaarlijks een groot aantal doden (987 in 1993) en gewonden (47.988 in 1993). Ondanks de goed uitgebouwde interventiediensten en opvangmogelijkheden voor verkeersslachtoffers, scoort Vlaanderen Europees gezien niet bijzonder goed, ook al werd de laatste jaren de dalende tendens vastgesteld.

Omwille van zowel sociale als economische motieven (kosten gezondheidszorg, werkverzuim, enz.) zijn doorgedreven inspanningen vanwege het beleid noodzakelijk.

Een verhoogd veiligheidsniveau vereist eveneens een minimale bereidheid tot gedragswijziging vanwege de verkeersdeelnemers. Sensibilisatie en vorming zijn hierbij belangrijk. Hierop kan bijvoorbeeld worden ingespeeld vanuit het onderwijsbeleid door de introductie van thematische opvoeding en attitude-vorming. Een systematische controle van de naleving van de verkeersregels door geautomatiseerde systemen (telematica) dient tot meer discipline aan te zetten.

7. COMPLEMENTAIRE UITBOUW VAN DE VLAAMSE ZEEHAVENS

De ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens wordt gericht op de versterking van hun internationale positie in de range Hamburg-Le Havre. Hierbij dient een complementaire samenwerking nagestreefd. Hiertoe zal de maritieme toegankelijkheid, de basisinfrastructuur en de noodzakelijke achterlandverbindingen van de havens geoptimaliseerd worden.

Tegelijkertijd zal de uitbouw van een Vlaams-Europese transportas uitgebouwd worden, waarbij het water-, weg- en spoorverkeer beter op elkaar afgestemd worden. De concrete projecten van dit strategisch infrastructuurprogramma zullen geselecteerd worden aan de hand van een duidelijk afwegingskader, waarbij rekening gehouden wordt met het strategisch belang, de weerslag op de omgeving en de financieringsmogelijkheden.

Een degelijke besluitvorming omtrent het havenbeleid veronderstelt een gestructureerd overleg met de diverse havengemeenschappen en de gemeenschap waarin zij zijn ingebed. Dit overleg werd via de oprichting van de Vlaamse Havencommissie geïnstitutionaliseerd. Om de adviserende functie van de Vlaamse Havencommissie nog beter tot haar recht te laten komen dringt een evaluatie van het overleg zich op.

8. RENTABILISERING VAN DE VLAAMSE LUCHTHAVENS

Ook in het luchthavenbeleid worden nieuwe beleidsklemtonen gelegd. De kernvraag is of het een wezenlijke maatschappelijke opdracht is voor de publieke overheid om deze luchthavens als overheidsdiensten te exploiteren. In het licht van deze vraagstelling wordt afgezien van de aanleg van een nieuwe startbaan in Deurne en de mogelijkheid tot privatisering zal worden onderzocht. Op korte termijn zal het noodzakelijke onderhoud aan de landingsbaan van de luchthaven van Oostende worden doorgevoerd. Op termijn wordt de luchthaven van Oostende verder uitgebreid, op die wijze dat de hinder voor de omwonenden sterk wordt verminderd.

9. BETERE BESCHERMING VAN DE BEVOLKING TEGEN WATEROVERLAST

De beveiliging van de bevolking tegen wateroverlast dient evenwaardig te zijn aan deze die geboden wordt in de ons omringende landen. Deze doelstelling is een strategische doelstelling omdat de bevolking die onvoldoende beschermd is tegen overstroming haar economische potentialiteiten onvoldoende zal ontwikkelen en het gevaar loopt haar patrimonium te verwaarlozen.

De recente stormen in het Zeescheldebekken en de zeer hoge debieten die regelmatig op de bovenrivieren worden genoteerd, tonen aan dat zowel de beheersing van de waterstanden als het beperken van het overstromingsgevaar vanuit zee een dringende noodzaak zijn.

Het zal evenwel voor iedereen duidelijk zijn dat deze doelstellingen moeten ingepast worden binnen een preventief beleid, waardoor de waterafvoersnelheden worden verminderd en de waterdebieten worden beperkt. Bovendien kan het gevaar voor wateroverlast worden beperkt indien binnen het kader van de ruimtelijke ordening van de maatschappelijke activiteiten voldoende rekening wordt gehouden met de ruimte die een rivier moet kunnen innemen.

III. SPECIFIEK BELEID

A. RUIMTELIJKE ORDENING

1. SITUATIESCHETS

1.1. Planning en de wet van 1962

1.1.1. Het Structuurplan Vlaanderen

De eerste zorg inzake het te voeren beleid m.b.t. ruimtelijke ordening behelst het consolideren van de vooruitgang die in de vorige legislatuur inzake de opbouw van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd geboekt. In het verleden werden

reeds teveel planningsondernemingen begraven. De geschiedenis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen inspireerde zelfs een deskundige om in de vrije tribune van De Standaard te stellen dat 'het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen eerder gelijkt op het monster van Loch Ness, dat regelmatig met veel gedruis uit het water opduikt, om dan terug in diepe duistere wateren van de Vlaamse ruimtelijke planning te verdwijnen'. Dit kan en mag nu niet gebeuren.

Op 5 april 1995 heeft de Vlaamse regering beslist om het voorstel van ontwerp structuurplan voor advies door te sturen naar SERV en MINA-raad en het document voorlopig te hanteren als gewenst referentiekader voor nog door te voeren bestemmingswijzigingen. Er werd tevens beslist om, mede op basis van de adviezen van SERV en MINA-raad, het ontwerp-structuurplan na evaluatie, te finaliseren, een decretale basis te creëren en het openbaar onderzoek over dit Ruimtelijk Structuurplan op te starten. Dit document wordt op dit ogenblik gehanteerd als toetsingskader voor de herziening van de gewestplannen. De gewestplanherzieningen blijven immers tot op heden het voornaamste instrument om een aantal onderdelen van de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Gelet op de beperktheid van de "schaal" van de gewestplanherzieningen en de selectiviteit van de voorgestelde wijzigingen, zal deze toetsing permanent worden doorgevoerd bij de gewestplanherzieningen.

1.1.2. De wet van 1962 en wijzigingen...

De al vele malen aangekondigde revoluties in de ruimtelijke ordening hebben er ook toe geleid dat er een zeker immobilisme in onze ruimtelijke planning en administratieve procedures is geslopen : alles zal binnenkort toch veranderen, ... bijstelling is niet meer nodig. Om dit immobilisme te doorbreken zal in eerste instantie het bestaande instrumentarium van de bestaande wet van 1962 ten volle worden gebruikt en in een zo mogelijk nieuwe vorm gehanteerd. Dit kan worden geïllustreerd door even stil te staan bij de opmaak van onze plannen van aanleg. Met bijzondere plannen van aanleg valt veel meer te doen dan louter te zoneren en te bestemmen. De aanpak van het verruimde bijzonder plan van aanleg is hiervan een goed voorbeeld. Deze verruimde aanpak laat dus toe om onze aanlegplannen met meer flexibiliteit te hanteren. Ook kunnen in een dergelijk plan temporele elementen ingebracht worden.

Een aantal andere elementen van onze wetgeving zijn op de achtergrond geraakt : zoals het register van de onbebouwde percelen. De in de organieke wetgeving verwoorde wenselijkheid om voor elke gemeente een algemeen plan van aanleg op te stellen, werd niet gerealiseerd. De mogelijkheden inzake het opstellen van een herkavelingsplan en ruilverkavelingsplan werden nooit benut. Deze instrumenten zullen ten volle worden gehanteerd en/of de mogelijkheid en/of de wenselijkheid van het (her)opstarten van deze wettelijke instrumenten bestudeerd worden. Het is nu al duidelijk dat in een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening een

gemeentelijk bestemmingsplan zal worden vermeld. Gemeenten die nu al op basis van een structuurplanningsproces een APA willen opmaken, zullen actief worden ondersteund. Sommige zaken waarvan het quasi zeker is dat ze toch in een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening zullen worden vermeld, zullen nu al actief worden gesteund. In die zin is nu reeds duidelijk dat in een vernieuwd decreet op de ruimtelijke ordening de opmaak van een gemeentelijk bestemmingsplan zal worden opgenomen.

En dit leidt tot het punt dat het beleid inzake ruimtelijke ordening de laatste tien jaren beheerst heeft : de opmaak van een decreet ruimtelijke ordening. De noodzaak tot de opmaak van een nieuw decreet is manifest. Deze wenselijkheid mag er echter niet toe leiden, dat in de tussenperiode waarin dit decreet nog niet beschikbaar is, alles zijn beloop kan gaan. Om andere overgangperiodes te overbruggen, zal worden overgegaan tot de officiële coördinatie van de bestaande stedenbouwwet.

1.2. Grond- en pandenbeleid

1.2.1. Probleemstelling

Als instrumenten voor ruimtelijke ordening beschikt men in Vlaanderen over enerzijds de plannen van aanleg, anderzijds over de vergunningen en de verordeningen. Zoals voldoende geweten is beschikt de ruimtelijke ordening hoofdzakelijk over passieve instrumenten en is de verwezenlijking van bestemmingen voor het overgrote deel afhankelijk van andere initiatiefnemers. De overheid zelf kan wel sporadisch bestemmingen realiseren. De feitelijke toestand wordt echter bijna volledig bepaald door het initiatief (of het gebrek hieraan) van particulieren, private of andere initiatiefnemers, in principe weliswaar binnen de grenzen en de voorwaarden van wet- en regelgeving.

Dit leidt er enerzijds toe dat bepaalde bestemmingen niet worden gerealiseerd, anderzijds dat de bestemmingen die meestal wel worden gerealiseerd de financieel sterkere zijn, zelfs in die mate dat ze de economische zwakkere functies verdringen. Dit effect doet zich in grote mate voor in bepaalde regio's (o.a. Brusselse rand) en gebieden, in het bijzonder in de stedelijke.

Grond- en pandenbeleid is de actie van de overheid om door een geheel van maatregelen de meest geschikte gronden en panden op het gepaste ogenblik tegen billijke voorwaarden ter beschikking te stellen van diegenen die er een bestemming willen verwezenlijken of handhaven die ruimtelijk gezien de meest opportune is. In het bijzonder zal de overheid die initiatiefnemers en functies ondersteunen die zelf financieel onvoldoende draagkrachtig zijn.

1.2.2. Evolutie van het grondbeleid in Vlaanderen

Aanvankelijk was het grondbeleid bedoeld om een grootschalige verwerving van gronden(reservefonds) door de overheid mogelijk te maken en de uitvoering van ruimtelijke plannen betaalbaar te kunnen realiseren. Het grondbeleid was aanvanke-

lijk beperkt tot twee sectoren (huisvesting en industrie) waarbij het ruimtelijk beleid de expansie van deze sectoren en dus het (sub)urbaniseren van het open gebied voor ogen had. Grondbeleid was dus een sectorinstrument van vooral lagere overheden die het commercialiseren van industrieterreinen of (sociale) verkavelingen voor hun rekening namen : gemeentebesturen, intercommunales, GOM's, huisvestingsmaatschappijen. Met de opbrengsten uit de vorige projecten en de veelal 100 % betoelaging van de infrastructuur door de hogere overheid werden weer nieuwe uitbreidingsgronden verworven, waardoor het zelfs voor bepaalde projecten een lucratieve zaak kon worden.

Als correctie op het grondinnamebeleid werd het pandenbeleid geïntroduceerd : aanvankelijk enkel inzake huisvesting, nu ook met betrekking tot economische functies. Eveneens als reactie op het grondinnamebeleid ging de zwakste open ruimtesector, namelijk de sector natuur, zelf over tot het verwerven van natuurgebieden. De overheden en natuurverenigingen deden dit eerst elk afzonderlijk, nu meer en meer in samenwerking. Tevens werden in de sociale huisvestingssector ernstige pogingen ondernomen om een inbreidingsbeleid te stimuleren en het uitbreidingsbeleid af te remmen. De landbouwsector ontwikkelde zijn grondbeleid, maar beperkte het ook tot de ruilverkavelingen en liet daarmee veel mogelijkheden onbenut. De andere sectoren deden enkel aan grondverwerving in functie van concreet te realiseren projecten. Systematische verwervingen werden hier evenwel niet beoogd.

Aangezien het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen strenge selectiecriteria hanteert voor grondinname ten nadele van de open ruimtesectoren, moet het huidige grondbeleid van verschillende sectoren worden herdacht en zal ook een intersectorieel grondbeleid als correctiemechanisme noodzakelijk zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling te realiseren.

Concreet werden tot nu toe slechts enkele beperkte initiatieven genomen. Deze initiatieven zijn beperkt omdat zij slechts gericht zijn op een welomschreven gebied of slechts betrekking hebben hebben op een specifieke (deel)sector. Zo werd een specifiek initiatief genomen voor Vlaams-Brabant (Vlabinvest : beperkt tot enkele gemeenten en de sector (sociale) huisvesting) en Urban (beperkt tot Antwerpen en slechts voor een beperkte periode). Daarnaast werd, in uitvoering van het decreet van 16 juni 1982 houdende maatregelen voor een sociaal grondbeleid, zeer recent (op 22 juni 1995) het besluit van de Vlaamse regering van 8 maart 1995 van kracht. Dit sociaal grondbeleid beperkt zich tot de eigendomssector van de sociale huisvesting.

Een algemeen grond- en pandenbeleid om de gewenste ruimtelijke bestemmingen te realiseren bestaat momenteel niet. Wel bestaan al een aantal instrumenten die echter niet of onvoldoende in de praktijk worden toegepast. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gemeentelijke inventaris van de onbebouwde percelen, voorzien in de wet van 29 maart

1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw (art. 63, §2) en in het Koninklijk Besluit van 8 januari 1980 betreffende de inventarisatie van onbebouwde percelen in verkavelingen en in woongebieden gelegen in het Vlaamse gewest.

1.3. Het instrumentarium

1.3.1. Wetgeving inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw

Zoals reeds aangehaald in de inleiding is de herziening van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw door diverse ministers begonnen maar nooit afgewerkt. Daarnaast zijn in de Vlaamse Raad eveneens voorstellen van decreet ingediend die het nooit tot decreet brachten. Dit betekent dat de wet van 1962 en zijn talrijke wijzigingen nog steeds de toepasselijke wet is.

Inzake milieu-effect-rapportering is de toepasselijke wetgeving artikel 7 van het milieuvergunning-decreet van 28 juni 1985 en de uitvoeringsbesluiten van 23 maart 1989. Vooral van belang voor de ruimtelijke ordening en de stedenbouw is het besluit van 23 maart 1989 houdende bepaling voor het Vlaamse gewest van categorieën van werken en handelingen, andere dan hinderlijke inrichtingen, waarvoor een milieu-effectrapport is vereist voor de volledigheid van de aanvraag van de bouwvergunning. De andere besluiten hebben betrekking op de openbaarheid van de bouwvergunning, de samenstelling van het dossier van de aanvraag van een bouwvergunning en het openbaar onderzoek inzake de bouwvergunning.

1.3.2. Gewestplannen

Ondertussen al 15 jaar geleden werd het laatste van de 25 gewestplannen bij Koninklijk Besluit aangenomen. De Vlaamse ruimte werd gezoneerd in de verschillende bestemmingsgebieden met gekende kleuren : woongebieden gescheiden van recreatie- en natuurgebieden, industriegebieden naast gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen enz. Deze scheiding van functies heeft ondertussen gezorgd voor verkeerscongestie en de maatschappelijke evolutie heeft activiteiten met zich meegebracht die qua vergunning niet eenduidig te verzoenen zijn met de bestaande bestemmingen.

Voor verschillende gewestplannen is de procedure van gedeeltelijke herziening lopende. Het betreft 25 dossiers die in belangrijke mate betrekking hebben op de herbestemming van militaire domeinen, de intekening of schrapping van wegeninfrastructuur, de aanleg van hoogspannings- en (aardgas)pijpleidingen, het HSL-tracé tussen Antwerpen en de Nederlandse grens en daarbuiten nog enkele industriezones en lokale projecten.

De visie zoals weergegeven in 'de Gewenste Ruimtelijke Structuur in Vlaanderen, voorstel van ontwerp Structuurplan Vlaanderen dd. 9 maart 1995', vormt voorlopig het gewenste referentiekader voor bestemmingswijzigingen die nog worden doorge-

voerd in het kader van de ruimtelijke ordening of andere sectoriële initiatieven.

Ingevolge de bepalingen van het decreet van 22 december 1993 inzake de vereenvoudiging en verkorting van de procedure, moet de definitieve vaststelling van het gewestplan door de Vlaamse regering worden bepaald 240 dagen na de start van het openbaar onderzoek.

Het aantal inderzettingen is relatief toegenomen. Het ad hoc beleid om voor bepaalde projecten en activiteiten af te wijken van de bestemmingen van het gewestplan gebeurt via twee pistes : zowel via BPA's (met strengere motiveringsregels sinds eind 1993) als via gedeeltelijke gewestplanherzieningen.

Daarenboven worden door de afdeling Ruimtelijke Planning van de AROHM systematisch de achterhaalbaarheidsgebieden van of langs wegen die volgens een ander tracé werden uitgevoerd of niet zullen worden uitgevoerd. De afstoting van legertaken en het vrijkomen van militaire domeinen riep de noodzaak tot herbestemming van de militaire domeinen op.

De strengere eisen inzake afwijkingen van de bestemmingen voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsactiviteiten (via artikel 20 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972, en als gevolg van arresten van de Raad van State) maken het noodzakelijk o.a. hoogspanningsleidingen en andere lijninfrastructuren via gedeeltelijke gewestplanwijzigingen in te tekenen.

1.3.3. Algemene en bijzondere plannen van aanleg

Tientallen BPA's worden door de gemeenten opgestart. Daarnaast worden ook regelmatig reeds goedgekeurde BPA's in herziening gesteld. Dit betekent dat voor zeer vele BPA's een procedure lopende is. Dat vele gemeenten een bijzonder plan van aanleg wensen op te maken en verouderde gemeentelijke plannen van aanleg wensen te actualiseren, valt natuurlijk toe te juichen. De strikte periode waarbinnen BPA's dienen te worden goedgekeurd, leidt er echter toe dat de administratie actief moet waken over het verloop en de doorstroming van de dossiers.

De opmaak van BPA's die afwijken van het gewestplan werd reeds tijdens de voorbije legislaturen door verscheidene omzendbrieven aan banden gelegd. Hiermee werd getracht een einde te stellen aan de opmaak van BPA's die de bestemming van het gewestplan wijzigen zonder dat de noodzaak wordt aangetoond of waarvan de draagwijdte het lokale niveau overstijgt. Dergelijke initiatieven zullen ook in de toekomst niet worden gedoogd. Er zal nauwlettend op worden toegekeken dat alle voorwaarden tot afwijking tegelijk zijn vervuld, nl. :

1. de bestemming van het gewestplan is achterhaald of kan niet meer worden gerealiseerd ;
2. de voorgestelde bestemming beantwoordt aan op dat tijdstip bestaande planologische noden en mogelijkheden ;

3. is duidelijk lokaliseerbaar en moet kunnen steunen op de eigen aard van het deelgebied.

Daarenboven mag de bestemmingswijziging slechts gering in omvang zijn en enkel een weerslag hebben op het grondgebied van de gemeenten, zowel wat functie als oppervlakte betreft. De bestaande toestand zal meestal reeds een “verbruik” van de ruimte inhouden en geen meerverbruik van de open ruimte inleiden. Tevens moet de gemeente op eigen grondgebied een ruiloperatie voorstellen om de open ruimte maximaal te beschermen of te vergroten.

Bestemmingswijzigingen die het lokale niveau overstijgen, kunnen uitsluitend via gewestplanherzieningen worden gerealiseerd.

1.3.4. Bouw- en verkavelingsverordeningen

Gemeentelijke bouw- en verkavelingsverordeningen kunnen de meest uiteenlopende zaken als onderwerp hebben : uitzicht van gebouwen, aanleg van parkeerplaatsen, groenaanleg enz. Momenteel bestaat er een veelheid aan gemeentelijke bouwverordeningen waarbij geen duidelijk overzicht bestaat van de aard van deze bouwverordeningen. Gemeentelijke verkavelingsverordeningen zijn daarentegen zeldzaam. Nochtans vormen zij net als de bouwverordening een goed en belangrijk instrument om op lokaal vlak de ruimtelijke ordening te regelen.

Algemene bouwverordeningen op gewestelijk niveau bestaan niet, op één uitzondering m.b.t. brandveiligheid na. Toch vormen zij voor de

gewestelijke overheid een belangrijk ordeningsinstrument. Tot nu toe werd echter in hoofdzaak gewerkt met ministeriële omzendbrieven.

1.3.5. Het vergunningenbeleid

1.3.5.1. Vergunningsaanvragen

In 1994 werden 54.704 vergunningen afgeleverd, waarvan 30.702 voor nieuwbouw (woningen, bedrijven, winkels...), 22.348 verbouwingen en 1.654 sloopvergunningen. Er werden 5.412 aanvragen geweigerd (10%)

1.3.5.2. Beroepen

In 1994 werden door het hoofdbestuur (AROHM) en de Minister 1.147 beroepsdossiers afgehandeld. Dit is een verdriedubbeling t.o.v. 10 jaar geleden. Hiervan wordt de laatste jaren ± 75% geweigerd, 15% onvoorwaardelijk ingewilligd en 10% voorwaardelijk ingewilligd.

1.3.5.3. Opvulregel- en minidecreet – overgangsmaatregelen

In het kader van het decreet van 13 juli 1994 kunnen bij wijze van overgangsmaatregel nog vergunningen worden verleend in toepassing van het decreet van 28 juni 1984 (minidecreet) en in toepassing van artikel 23, 1° van het K.B. houdende de inrichting en toepassing van de gewestplannen en de ontwerp gewestplannen. Op dit ogenblik zijn de volgende dossiers in behandeling :

Tabel 1. Overzicht van de in behandeling zijnde dossiers t.g.v. overgangsmaatregelen

Overgangsmaatregelen	“Opvulling-” regel	“Mini-” decreet	Totaal
Antwerpen	117	42	159
Vlaams- Brabant	158	54	212
Limburg	52	12	64
Oost-Vlaanderen	140	63	203
West-Vlaanderen	100	54	154
Totaal	567	225	792

Volgens de bepaling van het decreet moest de behandeling van deze bouwdoossiers afgerond worden tegen eind september.

1.3.5.4. Procedure

- termijnen worden regelmatig overschreden.
- het afleveren van vergunningen voor initiatieven van publieke rechtspersonen (artikel 48 van de Stedebouwwet) neemt ook een hele tijd in beslag.

- de motivatie van verschillende beslissingen is ondermaats. Begrippen zoals "een goede ruimtelijke ordening", de ruimtelijke draagkracht van een lokatie, worden te pas en te onpas gehanteerd, zonder dat dit terdege wordt gemotiveerd.

- uiteindelijk moeten er in hoger beroep vergunningen worden verleend en geweigerd i.v.m. “kleine werken”. Hierbij moet men zich de vraag moet stellen waarom aan deze "dossiers" zoveel tijd en mankracht moest worden besteed.

- de relatie leefmilieu – ruimtelijke ordening blijft een kritisch terrein : het is in praktijk nog steeds niet mogelijk om bepaalde externe milieubelastende effecten ruimtelijk te vertalen.

1.3.6. *De commissies van advies*

De organieke stedenbouwwet kent verschillende adviescommissies. Te vermelden zijn :

De Vlaamse Commissie Ruimtelijke Ordening (VLACORO). Deze commissie werd opgericht bij besluit van de Vlaamse regering van 26 oktober 1983. In de loop van de jaren verwaterde de werking van deze commissie helemaal. Een laatste project om het fenomeen van de planschade te bestuderen stierf een stille dood. Bij besluit van de Vlaamse Regering van 6 juli 1994 werd de werking ervan tijdelijk opgeschort.

Op de AROHM is de zogenaamde ‘commissie van deskundigen’ actief. Volgens artikel 29 van de Stedenbouwwet moet zij de onteigeningsplannen beoordelen. Tevens beoordeelt zij de mensen die bijzondere plannen van aanleg wensen op te stellen zonder over de nodige diploma's te beschikken.

De regionale commissies van advies werden in de loop van tijd onder de hoede van de provincies gebracht. Uiteindelijk betreft het hier een ministeriële commissie. Het absenteïsme in deze commissies is zeer groot. De grootste afwezigheid situeert zich bij de vertegenwoordigers van de publieke sector die door de Minister worden aangeduid. Tevens wordt er niet altijd met kennis van zaken een advies uitgebracht. Het advies van wat men in jargon gemeenzaam de streekcommissie noemt, is nochtans formeel zeer belangrijk. In elk besluit van de Vlaamse regering m.b.t. de gewestplannen moet dit advies immers formeel worden vermeld. Tevens kan er enkel gemotiveerd van worden afgeweken. De gewestplanwijzigingen zijn gebonden aan strikte termijnen. In een aantal gevallen houdt de streekcommissie deze termijnen niet aan of bezorgt ze de notulen van de vergadering laattijdig waardoor de deugdelijke afhandeling van deze dossiers op het niveau van het hoofdbestuur van de AROHM in het gedrang komt.

Nog steeds beschikken niet alle gemeenten over een gemeentelijke commissie van advies inzake ruimtelijke ordening. Nochtans is een dergelijke commissie een essentieel instrument om een doorzichtig en slagvaardig beleid inzake ruimtelijke ordening op gemeentelijk niveau te realiseren. Door dat in een aantal gemeenten een adviescommissie ontbreekt, worden een aantal B.P.A.'s voor advies doorgeschoven naar de streekcommissies, waardoor deze overbelast geraken.

1.3.7. *Handhavingsbeleid*

Het handhavingsbeleid inzake ruimtelijke ordening is ondoeltreffend. Ruimtelijke ordening is iets wat iedereen aanbelangt. De naleving van de wettelijke bepalingen terzake laat echter veel te wensen over. Bouwovertradingen zijn typische witte boord misdrijven, die jammer genoeg sterk sociaal aanvaard zijn door alle lagen van de bevolking.

Tijdens de vorige legislatuur werd gepoogd verandering te brengen in de handhaving door een overlegforum in het leven te roepen tussen het College van Procureurs-generaal en de administratie. Dit overleg maakt dat naar een eenvormig handhavingsbeleid wordt gestreefd. In die zin werd tijdens de vorige legislatuur een prioriteitennota uitgewerkt voor het handhavingsbeleid.

2. KNELPUNTEN

2.1. **Ruimtelijke ontwikkelingen**

2.1.1. *Ruimtegebruik*

- Op 12 jaar tijd, tussen 1980 en 1992, is de bebouwde ruimte toegenomen met 61.272 ha. Als tegen dit tempo wordt doorgegaan, verliest men per inwoner en per decennium ongeveer 81 m². Bij de trendmatige bevolkingsstagnatie rond de 6,1 miljoen inwoners betekent dit een aanvullend verlies niet bebouwde ruimte van 143.500 ha rond 2007.

- Indien de trend '80-'92 van 'KMO-isering' tot 2007 wordt doorgetrokken, wordt voor handelszaken 3.512 ha extra ingepalmd. Bijna de helft zou dan buiten de stedelijke gebieden zijn gerealiseerd.

- Voor kantoren is trendmatig nog bijna een verdubbeling te verwachten van 263 ha ('82), 633 ha ('92), + 555ha naar 2007.

- De internationalisering van de economie en de druk van en t.a.v. overheden om tewerkstelling aan te bieden, leidt tot verscherpte concurrentie tussen steden en regio's eerder dan tot complementariteit, met alle gevolgen voor mobiliteit en druk op de open ruimte. De vraag naar bijkomende industrie- en ambachtelijke zones buiten de voorziene gewestplanzones blijkt niet te stoppen.

- Er groeit een dilemma tussen bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum van steden en gemeenten en de onmogelijkheid om een totaal-aanbod te bieden voor de consument-bezoeker-inwoner van 1995 : naast het historisch gegroeide winkelcentrum groeien de randstadwarenhuizen, de baanwinkels, de meubelstraten, ...;

- De afnemende woon- en leefkwaliteit blijven de recreatiedruk en dus de rustige plek, de "puur natuur" verleggen naar "uniekere plaatsen" die op hun beurt in de verdrukking komen. Van de 1.279 taxa (plantensoorten en ondersoorten) in Vlaanderen zijn er 85 verdwenen, 203 bedreigd, 126 kwetsbaar en 125 potentieel bedreigd.

- Ons consumptiemodel doet meer en meer de nood aan ruimte ontstaan voor afvalberging- en verwerking, slib van kanalen, havens, rivieren, onbevaarbare waterlopen en waterzuiveringsstations. Nochtans is het niet evident dat voor deze activiteiten nieuwe open ruimte dient te worden aangesneden. De open ruimte is toch geen reservegebied voor slibstorten ?

- De differentiatie in bedrijvigheid, activiteiten, produktiemethodes en verkoopstechnieken zorgt

voor een evolutie die nog nauwelijks kan worden gekoppeld aan bestemmingen met bijbehorende voorschriften uit de jaren '70 – '80 : agro-bio-industrie, hydrocultuur, researchparken, distributie- en bedrijevencentrales, transportzones en multimodale logistieke parken.

2.1.2. Gebrek aan overgang en onderscheid tussen stad en platteland

De verstedelijking van Vlaanderen heeft zich in het afgelopen decennium verder gezet vooral door een suburbanisatie in de Vlaamse Ruit (het centrale sterk verstedelijkte gebied met als voornaamste stadsgewesten Gent, Antwerpen en Brussel) en een diffuse stedelijke ontwikkeling.

De stedelijke bebouwing, in het bijzonder in de stadsgewesten, deint uit naar de omliggende woonkernen, terwijl de leefbaarheid in de stadskern zelf achteruitgaat.

2.1.3. Structuurloze spreiding van de bebouwing

Lintbebouwing, verkavelingen, winkels en bedrijven langs alle wegen, uitbreidingen van stedelijke gebieden zonder band met het centrum, geïsoleerde ligging van industrieterreinen, weekendverblijven enz.

Deze toestand wordt in belangrijke mate veroorzaakt door volgende factoren :

- de toename van het aantal auto's en het gebruik ervan. Alle wegen werden systematisch geschikt gemaakt voor autoverkeer ;
- de uitbreiding van het net van nutsvoorzieningen ;
- ook al blijft het werkgebied bij uitstek de stedelijke agglomeraties, waar tengevolge van de toenemende suburbanisatie het mobiliteitsprobleem zich steeds scherper stelt, is er een toenemende suburbanisatie van bedrijven waar te nemen. Vestiging langsheen autosnelwegen stelt een toenemende druk op de inter-stedelijke open ruimte ;
- het commerciële en kunstmatige scheppen van een verwachtingspatroon van ideale woonomgeving in de suburbane en landelijke gebieden ;
- de soepelheid van het vergunningsbeleid en de onmacht van de overheid om op te treden bij overtredingen.

Dit leidt o.m. tot geringe woondichtheden, vermindering en versnippering van de open ruimte, vershraling van het landschap, grote individuele en sociale kosten en onderbenutting van veel voorzieningen.

2.1.4. Verlies aan open ruimten, versnippering van de nog resterende open ruimten en teloorgang van de (half)natuurlijke componenten van de ruimte

In Vlaanderen is de open ruimte te sterk ingekrompen en versnipperd. De redenen hiervoor werden al vaak genoemd : de uitbreiding van de bewoning, het toenemend verkeer en de aanleg van nieuwe industriegebieden. Ook de schaalvergroting in de landbouw en de inbreng van nieuwe technologie

leiden op sommige plaatsen soms tot een vermindering van de kwaliteit van de bodem en het natuurlijk milieu.

Open ruimten zijn geen reservegebieden voor allerhande bouwactiviteiten. Wie deze houding aanneemt, hecht geen waarde aan de natuurlijke componenten en hun samenhang zoals het groenbestand, niveauverschillen (bijv. holle wegen), de natuurlijke loop van de waterlopen, overstromingsgebieden en gronden met hoge waterstand.

2.1.5. Sterke spreiding en hoge dichtheid van infrastructuur

Door de sterke spreiding van bewoning en industrie moest een dicht wegnnet worden uitgebouwd. Rioleringen en waterzuiveringsinstallaties zijn overal noodzakelijk. Ze werken echter niet op hun volle capaciteit omdat er te weinig concentratie is van de gebruikers. De kosten stijgen. De gemeenschap (dus iedereen) draait op voor die gestegen kosten.

2.2. Grondbeleid komt niet van de grond

Grondbeleid werd te vaak herleid tot het door de overheid verwerven van voldoende grondreserves om bepaalde bestemmingen te realiseren. De onteigening (art. 25 van de wet van 1962) vormde het probate middel voor het "(sub)urbaniseren" van vooral uitbreidingsgronden. Voor het overige kreeg de overheid weinig instrumenten ter beschikking om de in de aanlegplannen bedachte bestemmingen en bestemmingsvoorschriften in de praktijk te doen realiseren : enkel wanneer de eigenaar van de grond zelf beslist, bestaat de mogelijkheid de voorziene bestemming in de praktijk te realiseren. De bestemmingsplannen die zijn voorzien in de Stedebouwwet van 1962, worden dan ook als zeer passief bestempeld omdat de realisatie ervan te veel afhankelijk is van de good-will van de eigenaars van de gronden.

Onteigening is slechts een ultiem middel voor de realisatie van de ruimtelijke planning. De overheid heeft nood aan een gedifferentieerder instrumentarium, vermits zij niet alle ruimtelijke plannen zelf kan realiseren, maar vooral beroep zal moeten doen op particuliere initiatiefnemers, al dan niet de eigenaars zelf.

Veel van deze bestaande instrumenten zijn echter niet operationeel. Daarnaast moeten ook nieuwe instrumenten worden ontwikkeld en gestimuleerd. In de praktijk zijn het immers de zwakkere functies met de minste financiële draagkracht die het meeste moeite hebben om op de duurere lokaties te worden gerealiseerd. In vele gevallen worden zij door de sterkere functies verdrongen.

2.3. Het instrumentarium "te pas en te onpas"

2.3.1. Wetgeving

- De moeilijke hanteerbaarheid van de wet. De wet van 1962 is reeds verschillende malen gewijzigd terwijl nooit een officiële coördinatie werd opgesteld voor het Vlaamse gewest.

- Het uitblijven van een aangepast decreet inzake milieu-effect-rapportering. De bestaande wetgeving inzake de milieu-effect-rapportering moet worden aangepast. Het is trouwens zo dat België voor het Europees Hof van Justitie werd gedaagd, onder meer omdat de Vlaamse wetgeving niet voldoet aan de Europese richtlijn inzake milieu-effect-rapportering.

- De nood aan een juridische basis voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

- Gebrek aan kennis van de wettelijke bepalingen inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw ; wel om ze te omzeilen.

2.3.2. Gewestplannen, “kinderen van toen”

- De gewestplannen zijn kinderen van hun tijd, nl. 1970 – 1980.

- De voorschriften bij de verschillende bestemmingszones zijn niet meer aangepast aan de activiteiten en maatschappelijke noden van deze tijd.

- De gewestplannen zijn passieve bestemmingsplannen op basis waarvan vergunningen worden toegestaan of niet. De bestaande wetgeving is immers zeer sterk toegespitst op het juridisch karakter van de plandocumenten en de individuele actie ten aanzien van de ruimtelijke ordening met maximale rechtszekerheid met betrekking tot het bodemgebruik. Daartegenover staat niet dezelfde garantie of rechtszekerheid voor een duurzame ontwikkeling.

- De centralisatie enerzijds en de detaillering van gewestplannen anderzijds maken dat het (inhoudelijk) planningsniveau niet altijd overeenkomt met het bestuurlijk beslissingsniveau.

- Het is een puzzel om een overzicht te krijgen van de gewestplannen met de respectievelijke aanpassingen via BPA-wijzigingen, gedeeltelijke gewestplanherzieningen en delen van gewestplannen die vernietigd zijn door de Raad van State of er aanhangig zijn.

2.3.3. Bijzondere Plannen van Aanleg verdienen beter

Een eerste knelpunt is het feit dat er geen overzicht bestaat van het aantal BPA's waarvoor een procedure lopende is. De administratie beschikt slechts over een overzicht van de dossiers die haar op vrijwillige basis zijn bezorgd. In de overige gevallen zit de procedure dan reeds in een eindfase.

Bovendien is op basis van de bepalingen van het programmadecreet 1993 de termijn voor goedkeuring of onthouding van goedkeuring zeer strikt. Indien binnen de 45 dagen na de verzending van de rappelbrief geen beslissing is genomen door de bevoegde minister, wordt het BPA stilzwijgend goedgekeurd.

Stilzwijgende goedkeuring moet ten alle prijze worden vermeden. Dit geldt in het bijzonder voor de BPA's die afwijken van de gewestplannen.

Naast de strikte termijnen is het onduidelijk wat de bestaande en in opmaak zijnde BPA's inhouden. In het bijzonder voor die BPA's die afwijken van de bestemming van het gewestplan is het noodzakelijk inzicht te krijgen over het aantal BPA's en over welke bestemmingen het in essentie gaat.

De bestaande omzendbrieven over de opmaak en de inhoud van een BPA dienen te worden geëvalueerd en geïntegreerd. Tevens moeten ontbrekende elementen ingevoegd worden.

2.3.4. Vergunnen of “een beroep” doen op.... ?

In vele gevallen worden de beroepsprocedures zoals beschreven in de Stedenbouwwet oneigenlijk gehanteerd. De voorbeelden zijn legio :

- de gemachtigde ambtenaar “laat na” om een door de gemeente verleende vergunning in toepassing van artikel 46 van de Stedenbouwwet te schorsen ;

- de gemeentelijke ambtenaar gaat niet in beroep tegen een vergunning verleend door een Bestendige Deputatie ;

- een regularisatiedossier wordt door de aanvrager ingediend om een verordening van de gemachtigde ambtenaar voor de bevoegde rechtbank i.v.m. een herstelmaatregel de pas af te snijden ;

- bepaalde burgers doorlopen voor hetzelfde ontwerp 3 à 4 maal het volledige circuit van de beroepsprocedure.

2.3.5. Verordeningen verwaarloosd

Alhoewel talrijke gemeenten over gemeentelijke bouwverordeningen beschikken, worden deze onafhankelijk van elkaar opgesteld. Dit betekent dat de gemeentelijke bouwverordeningen dezelfde zaken op zeer uiteenlopende wijze kunnen regelen.

Het ligt voor de hand dat een gemeentelijke bouwverordening rekening moet houden met de lokale situatie, maar zowel naar vorm als naar inhoud is eenvormigheid noodzakelijk. Daarnaast zijn de mogelijkheden om met een bouw- of verkavelingsverordening een bijdrage te leveren aan een goede ruimtelijke ordening nog niet uitgeput. Bepaalde belangrijke aspecten die uitstekend via een gemeentelijke bouwverordening zouden kunnen worden geregeld, komen nu niet aan bod. Daarnaast blijkt de gemeentelijke verkavelingsverordening een verwaarloosd instrument te zijn.

Tenslotte zijn er nog een reeks gemeentelijke bouwverordeningen waarvoor de goedkeuringsprocedure nog lopende is. Het komt erop aan deze achterstand van dossiers zo snel mogelijk weg te werken. Voor de bouwverordeningen die werden vastgesteld door de gemeenteraad voor 1/1/1995 en die nog niet werden goedgekeurd zal aan de gemeente bevestiging worden gevraagd over de handhaving van de betreffende bouwverordening.

2.3.6. *Verwaterde rol van Commissies*

- De Vlaamse Commissie Ruimtelijke Ordening wacht op herdefiniëring en hersamenstelling.
- De Regionale Commissies van Advies voor de Ruimtelijke Ordening voor de verschillende provincies lijden onder een groot absentisme.
- In vele gemeenten wenst het schepencollege blijkbaar geen beleidsondersteuning : de gemeentelijke commissie van advies voor ruimtelijke ordening wordt er niet opgericht.

2.3.7. *Bouwmisdrijven : “controle zonder boeien”*

- Gebrek aan voldoende kennis over gepleegde bouwmisdrijven, gebrek aan statistieken in verband met vonnissen en arresten.
- Het feit dat bouwmisdrijven sociaal aanvaard zijn, waardoor de beteugeling en de uitvoering van de vonnissen zeer moeilijk is.
- Gebrek aan kennis van de wetgeving en bijgevolg onvoldoende kennis over wanneer iets een bouw-overtreding uitmaakt voor diegenen die op gemeentelijk vlak zouden kunnen optreden en diegenen die administratief of strafrechtelijk de zaken moeten opvolgen.
- De strafmaatregelen zijn niet afdoende.

2.3.8. *Informatiseren “met de hand”*

Het gehele verhaal van de informatica – inspanningen op het vlak van de ruimtelijke planning uiteenzetten, is voor deze beleidsnota te verregaand. Wat de geschiedenis ons leert is, dat in de mate dat er grote schema's inzake informatisering voor de ruimtelijke ordening werden uitgetekend, deze steeds mislukten. Een aantal toepassingen zijn in onbruik geraakt en zelfs “vergeten”. Gelet op de schaarse middelen zal een aantal toepassingen stap voor stap worden gereactiveerd in de mate dat zij te maken hebben met de wettelijke verplichtingen en de optimalisatie van het dagdagelijkse werk. Het kan immers niet langer worden getolereerd, dat ondanks de technische mogelijkheden het grootste deel van het werk inzake ruimtelijke planning en ordening manueel wordt uitgevoerd.

3. BELEIDSPRIORITEITEN

3.1. *Lange termijnvisie inzake ruimtelijke planning*

3.1.1. *Het verweven van functies en activiteiten*

Uit studies van het natuurlijk milieu, van ecosystemen en natuurgebieden, blijkt de enorme afhankelijkheid van geïsoleerde ecosystemen tot hun wijdere omgeving. Het is onmogelijk om natuurlijke systemen hermetisch van elkaar af te sluiten.

Soortgelijke overwegingen gelden eveneens m.b.t. het culturele milieu. Ook hier bestaat een grote afhankelijkheid tussen verschillende functies. Ingerepen vanuit de ene sector zullen altijd gevolgen

hebben op de andere sector en voor het functioneren van de totaliteit. Het “zoneringsprincipe” zoals het in de heersende doctrine naar voor kwam, heeft precies tot een scheiding van functies geleid. Een dergelijke scheiding is fundamenteel anti-stedelijk. De werking van iedere functie op zich, geïsoleerd van de andere functies en geïsoleerd van de totaliteit, stond centraal in deze redenering. Hier werd over het hoofd gezien dat een gebied verschillende functies kan bevatten en dat door verweving van (verenigbare) functies een wederzijdse verrijking kan ontstaan van elke afzonderlijke beschouwde functie.

Uit dit alles kan worden afgeleid dat in de mate van het mogelijke de ruimte multifunctioneel moet worden gebruikt, dat de verschillende functies randvoorwaarden opleggen en dat ze in hiërarchisch verband tegenover elkaar moeten worden geplaatst. Waar mogelijk worden de verschillende functies functioneel ingepast volgens de draagkracht van het gebied. Verweven van functies mag echter geen alibi vormen om in woonkernen ontoelaatbaar hinderlijke activiteiten toe te laten.

3.1.2. *Zuinig gebruik van de ruimte, verdichten en bundelen van menselijke activiteiten*

Niet alleen de vermindering en versnippering van het landbouwareaal zijn een gevolg van de desurbanisatie van Vlaanderen, ook het optimaal functioneren van de samenleving komt hierdoor in het gedrang.

De spreiding van functies, beperkte en onvolledige terreinbezetting, geringe dichtheden, de daaruit volgende vervoersvraag met de nodige infrastructuur en het gebrek in planmatige aanpak zijn o.m. oorzaken van de desurbanisatie en de verspilling van onze ruimte. Ook de grondspeculatie weegt terzake zwaar door.

Een zuinig gebruik van de bodem is een randvoorwaarde voor elk goed ruimtelijk beleid. Een wettelijke instrumentarium voor het grondbeleid, een duidelijke afbakening van de open ruimte, een nauwgezette controle van de behoeften en van uitbreidingen en de mogelijkheid tot fasering van het grondgebruik zijn hiervoor noodzakelijke middelen.

De ruimtelijke verdichting en bundeling van menselijke activiteiten zijn eveneens aangewezen, al was het maar vanuit pure besparingsoverwegingen. De ruimtelijke nabijheid van functies zal ook het maatschappelijk milieu beïnvloeden en ook de psychologische en sociale bereikbaarheid van functies vergroten. De leefbaarheid van de nederzettingen – buurten, dorpen, wijken, steden – moet immers gewaarborgd blijven. Men mag “verdichting” dus niet gelijkstellen met het zomaar verhogen van de dichtheid in bestaande aaneengesloten gebieden van steden en dorpen. Het is m.a.w. niet de bedoeling dat alle open plekken in dorpen en steden worden bebouwd. Eerder gaat het om de opvulling van onvolledige woongebieden.

3.1.3. *Uitgaan van de bestaande ruimtelijke structuur in afweging met de “gewenste ruimtelijke structuur”*

Elke ruimtelijke eenheid heeft haar eigen waarden, identiteit en “potentialiteiten”. Het is duidelijk dat die als uitgangspunt moeten dienen bij elke menselijke ingreep en als aanwijzing voor eventuele veranderingen.

Natuurlijk is de bestaande structuur (zoals beschreven in dit onderdeel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) niet alleenzalmakend. Het moet de bedoeling zijn het niet of minder goed functioneren en de scheefgegroeide situaties te verbeteren zonder dat de bestaande ruimtelijke waarden worden vernietigd.

3.1.4. *Het respecteren van de natuurlijke en functionele draagkracht en de gebieden voor zwakke functies*

Er bestaat een afhankelijkheid tussen de eco-systemen en hun omgeving en tussen functies onderling. De werking van de natuur wordt beïnvloed door de menselijke activiteiten, en die beïnvloeden elkaar. De beperkte draagkracht van de ruimte kan hierbij soms overschreden worden, zodat het functioneren van natuur en samenleving sterk in het gedrang komt. Elke activiteit en aanvraag zullen moeten worden getoetst aan de draagkracht van de betrokken zone.

3.1.5. *Het “trendbreukbeleid” : uit respect voor de toekomst*

Het “trendbreukbeleid” meer gestalte geven, betekent dat :

- het ruimtelijk beleid verder moet worden omgebogen tot een ruimtelijke ordening die uitgaat van een duurzame ontwikkeling ;
- de bestaande stedelijke structuur zo goed mogelijk moet worden gebruikt en beheerst ;
- de zwakke functies en de open ruimte moeten worden bewaard en versterkt en waar nodig dienen zij op een volwaardige manier te worden gecompenseerd ;
- om het uitdeinen van de stedelijke functies te verhinderen wordt onderstreept dat de bekende opvolregel afgeschaft is en blijft ;
- het beleid inzake de prioriteiten op het vlak van de bouw misdrijven wordt verdergezet ;
- het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden slechts zal worden doorgevoerd nadat de reële behoeften zijn aangetoond ;
- de vervoersgenererende activiteiten onder de passende ruimtelijke condities zullen worden ingeplant, zodat de organisatie van het collectief vervoer kan worden verbeterd ;
- elke aanleg van bijkomende transportinfrastructuur een grondig doelmatigheidsonderzoek zal vergen binnen het kader van het ruimtelijk beleid conform met de doelstelling om de nog resterende open ruimte niet verder te versnipperen, verdient

een herinrichting of verbetering van de bestaande infrastructuur de absolute voorkeur.

3.2. Beleidsdoelstellingen op korte termijn

3.2.1. *Het Structuurplan Vlaanderen*

3.2.1.1. Procedure

De uitbouw van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt verdergezet. Na het definitieve advies van het document ‘de Gewenste Ruimtelijke Structuur’ zal het planningsdocument ter discussie worden gesteld in de Vlaamse Raad. Het blijft immers het voorrecht en de plicht van de Vlaamse volksvertegenwoordigers om zich uit te spreken over de grote principes die zijn verwoord in het document ‘de Gewenste Ruimtelijke Structuur’. Een debat ten gronde in de Vlaamse Raad vormt immers een eerste vereiste om het noodzakelijke maatschappelijke draagvlak voor de ruimtelijke ordening te realiseren. Een politiek engagement over de verschillende politieke fracties heen is een eerste vereiste omdat de planologische voorstellen vervat in het document ‘Gewenste Ruimtelijke Structuur’ op lange termijn het ruimtelijk functioneren van Vlaanderen zullen vastleggen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, wat één van de speerpunten van het beleid inzake ruimtelijke ordening vormt, kan immers niet worden afgerond zonder dat de structuurplanning decretaal verankerd is. Daarom zal op korte termijn een ontwerp van decreet inzake de ruimtelijke planning aan de Vlaamse raad worden voorgesteld. Dit decreet zal de ruimtelijke planning op de drie bestuurlijke niveaus realiseren.

Het zal een overgangsdecreet zijn omdat gelijktijdig zal worden gestart met de voorbereiding voor de opmaak een nieuw decreet ruimtelijke ordening. Hierbij zal worden voortgebouwd op de voorstellen en de ontwerpen van decreet zoals er in het verleden een tiental zijn geproduceerd. Tevens zal rekening worden gehouden met de tientallen voorstellen en ontwerpen van decreet, die op basis van de gesignaleerde praktijkproblemen één of ander knelpunt aan de bestaande wet wilden regelen.

Na een consultatieronde met verschillende auteurs van de hierboven vermelde ontwerpen en voorstellen, zal begin '96 de concrete aanpak i.v.m. de opmaak van een decreet ruimtelijke ordening kenbaar worden gemaakt. Externe deskundigen en de administratie zullen op een concrete manier bij dit initiatief worden betrokken. Op de volgende bladzijden staan al een aantal aanduidingen m.b.t. de mogelijke krachtlijnen die een vernieuwd decreet inzake de ruimtelijke ordening wenst in te slaan.

3.2.1.2. Info-campagne

Om het planningsproces, dat met de uitwerking van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is ingezet, verder te zetten, is het noodzakelijk om een samenhangende informatiecampagne naar de bevolking op te zetten. Een communicatiestrategie

wordt daartoe op korte termijn ontwikkeld. Een eerste vereiste is dat gelijktijdig met het debat in de Vlaamse Raad een openbaar onderzoek rond het Structuurplan Vlaanderen wordt georganiseerd. Ook moet worden voorzien in de inhoudelijke opvolging van het debat in de Vlaamse Raad en van het openbaar onderzoek. Vervolgens kan de Vlaamse regering met kennis van al deze elementen een beslissing nemen.

3.2.1.3. Inhoud

Daarnaast wordt de opbouw van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder inhoudelijk uiteengezet :

- Het opstellen van inhoudelijke richtlijnen i.v.m. het dagelijks beleid m.b.t. vergunningen.
- Het opvolgen van het bestaande juridische instrumentarium en het deelnemen aan de voorbereiding van een nieuw decreet inzake ruimtelijke ordening.
- Het afstemmen en het opvolgen van opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met de optie genomen op Benelux- en Europees niveau. Het opvolgen van de mogelijke afstemmingsproblemen m.b.t. het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.
- Tevens zullen er richtlijnen en takenpakketten worden uitgereikt voor de doorwerking van de ruimtelijke planning op provinciaal- en gemeentelijk niveau. Op korte termijn, in het voorjaar zullen vijf takenpakketten worden voorgesteld aan de Vlaamse provincies.
- Ook een aantal andere planningsinitiatieven zullen moeten worden gecoördineerd met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Te vermelden zijn :
 - ontwikkelingstrajecten voor de stedelijke gebieden ;
 - het mobiliteitsplan ;
 - de groene hoofdstructuur ;
 - de aangekondigde herziening van het Star 21 van de NMBS ;
 - het uitwerken van planologische opties i.v.m. de hoogspanningsnetten 380 Kv/150 ;
 - het bepalen van de verschillende benodigde leidingstraten.

In samenwerking met de Minister bevoegd voor stedelijk beleid en leefmilieu zal de eerste aanzet worden gegeven voor het uittekenen van strategische projecten in een aantal “regionale steden” en “open ruimte”-projecten.

- Allereerst zullen de gebieden voor de natuurlijke structuur en de agrarische structuur worden afgelijnd.
- In tweede orde worden er afbakeningsnota's opgesteld voor een aantal grote infrastructuren zoals : de haven van Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende en de luchthaven van Zaventem.

Nu al moeten de organisatorische wijzigingen worden doorgevoerd zodat de verschillende taakstel-

lingen in de bestaande organisatiestructuur van de afdeling Ruimtelijke Planning kunnen worden ingebed. Om dit mogelijk te maken zullen in de loop van volgend jaar een beperkt aantal ambtenaren worden aangeworven.

3.2.2. Grond- en pandenbeleid : onze ruimte is te kostbaar

3.2.2.1. Leefbaarheid van woonkernen en bevordering van de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving

In het regeerakkoord van 17 juni 1995 van de Vlaamse regering staan zowel de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving als de drastische verhoging van de leefbaarheid van de woonkernen ingeschreven als topprioriteit.

Dit wordt m.b.t. de kwaliteit van onze ruimte meer expliciet als volgt gesteld :

“Ook zullen de middelen en instrumenten worden gecreëerd om het ruimtelijk beleid effectief gestalte te geven. Grondbeleid en stedelijk impulsgebied zijn daarbij essentieel.”

“Het ruimtelijk beleid heeft ook de opdracht het ruimtelijk kader te bieden voor realisatie van de stedelijke inrichting en de inrichting van het landelijke gebied die elkaar moeten ondersteunen en versterken. Hierbij zal het principe van inbreiding centraal staan.”

“Een beleid voor stedelijke vernieuwing, het zogenaamde ruimtelijk impulsgebied, zal zich inschrijven in een globaal ruimtelijk beleid via de strijd tegen de leegstand en de verkrotting. Dit betekent dat wonen in de stad terug aantrekkelijk moet worden, dat sociale verdringing en leegloop wordt tegengegaan en dat de multifunctionaliteit van de stad (wonen, werken, ontspannen, gemeenschapsvoorzieningen, enz...) via een multidisciplinaire aanpak wordt geherwaardeerd.

Via dit impulsgebied zal tevens een grondbank worden gerealiseerd waardoor de overheid een impact op de marktprijzen kan verwerven. Zo kan zij bij oververhitting van de markt zelf gronden op de markt brengen en een sociaal verantwoord grondbeleid voeren. Een dergelijke grondbank moet ook het beleid ondersteunen in andere sectoren zoals economie en leefmilieu.”

“In dit kader zal worden nagegaan of de bestaande instrumenten moeten worden aangepast om de onderlinge samenhang te garanderen en een projectmatige uitvoering mogelijk te maken.”

In verband met de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving stelt het regeerakkoord ondermeer :

“Daarom zullen op vele domeinen – gelijktijdig en samenhangend – maatregelen getroffen worden om de vitaliteit van de steden en achtergestelde buurten te herstellen. Hefbomen voor oplossingen liggen op domeinen als gezinszorg, samenlevingsopbouw, werkgelegenheid, huisvesting, ruimtelijke ordening, mobiliteit, onderwijs en opleiding, gezondheid, welzijn, cultuur, ...”

3.2.2.2. Doelstellingen

De doelstellingen van een grond- en pandenbeleid zijn :

Middelen en instrumenten creëren om het ruimtelijk beleid via een grondbeleid effectief gestalte te geven.

- Een bijdrage leveren vanuit de ruimtelijke ordening tot het beleid van stedelijke vernieuwing.
- Stimuleren van die functies die de stedelijke leefbaarheid verhogen en die, o.a. omwille van onbetaalbare grondprijzen, uit de steden zijn verdrongen. Naast de steden richt het grondbeleid zich eveneens naar de specifieke regio's waar de grondprijzen relatief hoog zijn. Voor het stimuleren van functies wordt vooral gedacht aan de zwakke functies, o.a. het openbaar domein, groenaanleg, enz.
- Bestrijding van leegstand en verkrotting om de steden terug aantrekkelijk te maken en via een multidisciplinaire aanpak te herwaarderen.
- Een bijdrage leveren tot de realisatie van strategische projecten.
- Aanmoedigen van de realisatie van kleinere projecten ter versterking van de stedelijke gebieden.
- Actualiseren en activeren van de toepassing van bestaande instrumenten en stimuleren van nieuwe instrumenten ter uitvoering van een grondbeleid. Hierbij wordt gedacht aan actualisering van de inventaris van onbebouwde percelen die in de gemeente voor iedereen ter inzage moeten liggen, het realiseren van een grond- en pandenbank, mogelijkheden voor aankoop in der minne, desgevallend onteigening.
- Stimuleren van openbare instanties, in het bijzonder de gemeenten, tot de opbouw en het gebruik van een instrumentarium voor grondbeleid.

Het voeren van een grondbeleid is vooral de taak van openbare instanties, in het bijzonder de gemeenten. Plannen van aanleg regelen enkel passief de bodembestemming. Projecten, instrumenten en middelen die actief tot de uitvoering van de bodembestemming bijdragen, zijn noodzakelijk.

Indien de doelstellingen niet worden doorgevoerd zullen de kansen op succes van het beleid van de Vlaamse regering verminderen, niet alleen in de stedelijke gebieden maar ook m.b.t. het behoud van de open ruimte. Dit beleid kan slechts lukken voor zover het stedelijk beleid succesvol is. Bescherming van de open ruimte en stimuleren van de stedelijke vernieuwing zijn immers complementair. Het niet stimuleren van de stedelijke vernieuwing en de versterking van de kernen, zal leiden tot nieuwe aanspraken op de open ruimte.

Het komt erop aan enerzijds concrete projecten te stimuleren, anderzijds instrumenten van grondbeleid te veralgemenen en te promoten. Naarmate het ad hoc karakter van het grondbeleid wordt overschreden en de instrumenten in meer gemeenten worden toegepast, zal de kwaliteit van onze ruimte verhogen.

3.2.2.3. Een timing voor het bereiken van de doelstellingen

Omdat tot nu toe geen effectief grondbeleid werd gevoerd, en de instrumenten en middelen ontbraken, is de realisatie van een trendbreuk de voorname opdracht. Op korte termijn moeten vooral een aantal voorbeeldprojecten worden gerealiseerd. Op middellange en lange termijn moet een permanent instrumentarium worden uitgebouwd en toegepast door openbare instanties. Het bereiken van de doelstellingen is een permanente opdracht.

In eerste instantie zal dan ook uitvoering worden gegeven aan het decreet van 16 juni 1982 dat maatregelen voorziet voor een sociaal grondbeleid. De mogelijke initiatiefnemers zullen worden aangemoedigd om nog in het najaar van 1995 voldoende projecten te starten. Vanaf 1996 zou het decreet en het uitvoeringsbesluit voldoende bekend moeten zijn om het aantal projecten op peil te houden of te verhogen.

Deze maatregelen zijn echter beperkt tot de eigendomsverwerving in de sociale huisvestingssector.

Daarnaast zal in het kader van een nieuw initiatief vanaf 1996 worden gestreefd naar een meer algemeen grond- en pandenbeleid. In 1996 zal worden getracht vooral bestaande instrumenten te activeren. In het bijzonder wordt hierbij gedacht aan de gemeentelijke inventaris van de onbebouwde percelen zoals voorzien in artikel 63, § 2 van de Stedebouwwet. Ook zal een beperkt onderzoek worden gehouden naar de beste instrumenten om dit grondbeleid gestalte te geven. Vervolgens zal hieraan een decretale basis worden gegeven. Op middellange termijn zouden dan een aantal voorbeeldprojecten moeten kunnen worden gerealiseerd, terwijl de lagere overheden gestimuleerd zullen worden om het gewone instrumentarium te ontwikkelen en toe te passen.

Op lange termijn moet een decretale basis worden gelegd om een integraal grondbeleid te voeren. Deze optie houdt in dat :

- het grondbeleid moet worden ingekaderd in het ruimtelijk beleid dat de Vlaamse regering voert ;
- de coördinatie wordt verzekerd met het patrimoniumbeheer van de Vlaamse regering ;
- de nodige technische en organisatorische werkinstrumenten worden ontwikkeld ;
- de bestaande instrumenten en instanties op dit terrein binnen dit integraal grondbeheer moeten worden geïntegreerd.

3.2.3. Instrumentarium en middelen opwaarderen

3.2.3.1. Juridisch werk

- Er zal prioritair werk worden gemaakt van een officiële coördinatie van de bestaande wet van 1962 inzake ruimtelijke ordening en stedebouw. Een duidelijker wettekst kan alleen maar de bruikbaarheid en bijgevolg de toepassing ten goede komen.

- Het ontwerp van decreet dat de juridische basis voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet vormen zal in de loop van het voorjaar van 1996 worden voorgelegd aan de Vlaamse regering voor goedkeuring.

Het decreet zal de inhoud en de procedure vastleggen voor de structuurplanning op de verschillende bestuurlijke niveaus. Ook zal de relatie worden gelegd met de huidige gewestplannen en de plannen van aanleg.

Tijdens deze legislatuur zal de wetgeving in verband met ruimtelijke ordening worden bestudeerd en zullen voorstellen worden geformuleerd om deze wetgeving te wijzigen.

De wetgeving zal in al haar deelaspecten bestudeerd worden om de eventuele lacunes en problemen te kunnen oplossen. Dit betekent echter niet dat het de bedoeling is om het werk van hervorming volledig opnieuw te beginnen. Wel zullen de voorgaande werkzaamheden terzake worden bestudeerd. De samenwerking met de administratie zal hier dan ook zeer belangrijk zijn en het voorbereidende werk zal op de administratie gebeuren. Er zal ook een beroep worden gedaan op de deskundigheid van experts inzake ruimtelijke ordening.

Naast de voorstellen tot wijziging van de wet op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw die reeds werden geformuleerd, zal rekening worden gehouden met de rechtspraak van de hoven en rechtbanken en van de Raad van State.

In grote lijnen zal in het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening de rol van de gemeenten en de provincies worden versterkt. Deze zullen elk op hun niveau de ruimtelijke aspecten uitwerken binnen het kader van het gewestelijk ruimtelijk structuurplan.

De rol van belanghebbende derden, de burgers, zal eveneens aan belang winnen onder andere via het invoeren van een grotere inspraak van de burger bij het nemen van beslissingen inzake ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ordening is trouwens een dynamisch proces waarvan de inbreng van de burger een integraal onderdeel moet vormen om zo de democratisering te versterken.

- De wetgeving inzake de milieu-effecten-rapportering, in het bijzonder de bijlagen met het overzicht van de projecten waarvoor een M.E.R. moet worden opgemaakt zal worden gewijzigd wat het luik ruimtelijke ordening betreft. Dit zal gebeuren op basis van de voorstellen die werden geformuleerd door de "Interuniversitaire Commissie tot herziening van het milieurecht" en de adviezen die werden geformuleerd tijdens de vorige legislatuur.

- De inkomsten (meerwaarden) en uitgaven (planschadevergoedingen) van het planschadefonds zullen het voorwerp uitmaken van een studie. In de planschade zal het herstel in natura geen automatisme zijn. Integendeel, de ruimtelijke, ecologische en financiële impact van een vergoeding of herstel in natura zal ernstig worden afgewogen.

- De informatiedoorstroming over de wetgeving naar de provinciale en lokale overheden zal worden verbeterd. Dit zal ook ten goede komen aan de handhaving van de wetgeving. Er zullen dan ook voorstellen worden gedaan aan de provinciale en lokale overheden om opleidingen te organiseren in verband met deze materie, want een goede kennis van de wetgeving is heel belangrijk op deze niveaus.

3.2.3.2. Gewestplannen tot nader order

- In de loop van 1996 zullen de 25 lopende procedures inzake de gedeeltelijke wijziging van een aantal gewestplannen definitief worden afgerond.

Op basis van de "Gewenste Ruimtelijke Structuur van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als beleidsrapport" met doelstellingen en prioriteiten, worden slechts nieuwe procedures van inherzieningstelling opgestart waar, met uitstel, het algemeen belang wordt geschaad of rechtsgronden dit vereisen.

De bijbehorende motiveringsnota's zullen een impactanalyse moeten bevatten met een integrale benadering van effecten naar leefmilieu, mobiliteit en veiligheid in het kader van het duurzaamheidsprincipe. De MER-besluiten zullen hiertoe aangepast worden.

- De richtlijn van 17 september 1993 inzake de toepassing van artikel 20 van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen blijft uiteraard een uitzonderingsbepaling verder omschrijven. De inplanting van bouw- en infrastructuurwerken voor openbare diensten en gemeenschapsvoorzieningen buiten de speciaal daartoe bestemde gebieden zullen op een meer planmatige manier en met meer gestructureerd overleg op basis van meerjarenplanning doorgevoerd worden.

Op korte termijn zullen hierover met de verschillende verantwoordelijke instanties planningsgesprekken starten : het betreft o.a. pijpleidingen voor aardgas en andere gas- of vloeibare producten, hoogspanningsleidingen (op basis van het voorziene energiedebat in de Vlaamse raad), waterzuiveringsinfrastructuur per bekken, afval-, slib- en baggerspeciestorten.

- Ook om de verdere lintbebouwing tegen te gaan en de aansnijding van het "patrimonium" van woonuitbreidingsgebieden te voorkomen wordt de restrictieve richtlijn ook van 17 september 1993 geëvalueerd en bijgesteld.

De woonbehoeftenstudies op het niveau Vlaanderen en het voorstel van ontwerp Structuurplan Vlaanderen tonen aan dat de in de gewestplannen afgebakende woongebiedperimeters globaal ruim voldoende zijn om de woonknoten te ondervangen. Dit betekent dat het aansnijden van nieuwe gebieden moet samengaan met een compensatie van woonzone naar open ruimte voor een ander gebied op een evenwaardige wijze.

Door de aandacht die het stedelijk beleid terecht zal krijgen, mag het buitengebied niet uit het vizier geraken. De inbreiding in stedelijk gebied zal in complementariteit de mogelijkheden scheppen open ruimte te vrijwaren.

- De druk om bijkomende industrie- en ambachtelijke zones af te bakenen neemt blijkbaar nauwelijks af.

Het behoud en de versterking van de open ruimte gaan niet samen met een “ruimtelijke ordening à la tête du client”.

Om de ruimtelijke ordening op basis van de draagkracht te realiseren zal ook de ministriële omzendbrief van 3 januari 1992, met betrekking tot de aard van de bedrijven die kunnen worden toegelaten in een industriezone of een gebied voor ambachtelijke bedrijven en kleine en middelgrote ondernemingen worden herwerkt.

In samenspraak met de Vlaamse minister van Economie en KMO zal een protocol worden afgesloten om, op basis van de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bij het behandelen van subsidiedossiers het aansnijden van industrie- en ambachtelijke terreinen te kunnen afwegen.

- Indien dan toch gebieden met “zwakke functies” (natuur, landbouw, recreatie ... dus binnen de open ruimte) moeten worden aangesneden ten behoeve van de harde sectoren, dan zal een “compensatie-dossier” moeten worden opgesteld ; Dit wordt gevoegd bij nieuwe (gedeeltelijke) herzieningen van gewestplannen. Het moet wel gaan om echte compensaties, en niet om het omzetten van watergebonden industrieterreinen – waar al jaren niemand naar vraagt – naar bijv. natuurgebied. Het moeten gelijkwaardige, ecologisch rijpe gebieden zijn die effectief een bijdrage leveren tot een betere ruimtelijke en milieukwaliteit.

Voor de goede orde zal het dus nodig zijn de officiële coördinatie van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 met wijzigingen over de inrichting en toepassing van de gewestplannen te actualiseren en te herwerken. Het betreft dus in eerste instantie de artikels 5 (woongebied), 7 en 8 (industriegebieden), 9 (dienstverleningsgebieden) en 11 (agrari-sche gebieden) om te beantwoorden aan de nood(zaak) van multifunctioneel invullen van de ruimte en de menging van functies, waar mogelijk en wenselijk.

Om te beantwoorden aan de specificiteit van bedrijfsactiviteiten en diensten maar toch de wild-groei (universiteitspark, researchpark, T-zone, logistieke park, multimodale transportzone, hoofd-kwartierzone, ...) van termen te vermijden moet een link worden gelegd tussen de economische en planologische terminologie om tot specifieke bestemmingsvoorschriften te komen.

De criteria en afwegingskaders die worden uitgetest en opgesteld als uitwerking en onderbouwing van de “Gewenste Ruimtelijke Structuur” voor het ontwerp Structuurplan Vlaanderen kunnen hierbij worden gebruikt.

- Tegelijkertijd zal een ordening en inhoudelijke afstemming gebeuren van de verschillende “aan-vullende stedenbouwkundige voorschriften” bij de verschillende gewestplannen.

- Vanaf 1997 kunnen de gewestplannen systematisch worden herzien op basis van de beleidsprioriteiten vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de gewestelijke materies, eerst en vooral ter bescherming van de open ruimte en die gebieden die kwetsbaar zijn vanuit duurzaamheids-oogpunt.

Hierbij is het mogelijk (en aangewezen) om de gewestplannen die met elkaar in relatie staan samen te behandelen, waarbij de afwegingscriteria zullen worden gehanteerd uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, geselecteerd voor dit beleids-en uitvoeringsniveau.

Deze opeenvolgende en mogelijke stapsgewijze herziening van de gewestplannen geldt als over-gangmaatregel totdat het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening de planfiguren op de respec-tieve bestuursniveaus heeft vastgesteld.

3.2.3.3. Het belang van gemeentelijke plannen van aanleg

a. Het verkrijgen van een overzicht

Op korte termijn zal in samenwerking met de administratie worden getracht een beeld te krijgen van het aantal BPA's dat door de gemeenten werd of zal worden opgestart of in herziening werd gesteld. In functie van de strikte timing zal hierbij nauwlettend worden toegekeken op het stadium van de procedure waarin het dossier zich bevindt en worden getracht een vlot verloop te verkrijgen. Daarom zal getracht worden de behandeling van de dossiers systematischer aan te pakken.

Een Algemeen Plan van Aanleg voor het gehele grondgebied van de gemeenten, wordt nu, op enkele uitzonderingen na, bijna nooit opgemaakt. Nochtans zal het gemeentelijk structuurplan in het nieuwe planningsdecreet een belangrijke plaats krijgen op het gemeentelijk niveau. Om dit structuurplan, dat de visie van de gemeente op de ordening van haar grondgebied weergeeft, uit te voeren zal o.m. een verordenend plan noodzakelijk zijn. Dit kan dan onder de vorm van een APA. Gemeenten hoe-ven echter niet stil te zitten en te wachten op dit nieuwe planningsdecreet. Gemeenten kunnen immers nu al een APA opstarten indien zij reeds over een structuurplan beschikken of een voldoende lange termijn visie hebben op de ruimtelijke ordening van hun grondgebied. Deze mogelijkheid is wettelijk trouwens voorzien. In het bijzonder kan het APA, zoals ook het BPA, worden gebruikt om de zwakke functies of het weergeven van de harde afbakening van de open ruimte en groene gebieden te beschermen.

b. Vermijden van stilzwijgende goedkeuring

Er moet ten stelligste worden vermeden dat BPA's stilzwijgend worden goedgekeurd. Indien dit zou gebeuren, betekent dit in de praktijk immers dat het lagere plan (het BPA), op geen enkel ogenblik

werd getoetst aan het hogere plan (het gewestplan) en dat niet werd nagegaan of het afwijkende BPA wel voldoet aan de strikte voorwaarden zoals hierboven vermeld. Bovendien mag het niet zo zijn dat de verordenende voorschriften van een plan van aanleg stilzwijgend worden goedgekeurd. Dit komt immers ook de rechtszekerheid zeker niet ten goede. De administratie dient daarom nauwlettend toe te kijken op de termijnen en de dossiers strikt op te volgen. Hiertoe zal een geactualiseerd overzicht worden opgemaakt.

c. Duidelijke motivatie voor BPA's die afwijken van het gewestplan

In welbepaalde gevallen kan het verantwoord zijn dat een BPA afwijkt van de bestemming van het gewestplan. Terzake worden echter stringente voorwaarden opgelegd. De instructies voor de opmaak van deze BPA's zijn weergegeven in de omzendbrieven van 3 mei 1991 en R.O. 93/1 van 10 november 1993. De motivering waarom desnoods wordt afgeweken, dient nauwkeurig en uitdrukkelijk te worden weergegeven en opgenomen in het betreffende ministerieel besluit.

d. Evaluatie, interpretatie en aanvulling van de bestaande omzendbrieven

Op korte termijn zullen de omzendbrieven betreffende de opmaak en de inhoud van de BPA's worden geëvalueerd. De bedoeling is te komen tot één geïntegreerde omzendbrief. Tegelijk kunnen ontbrekende elementen worden opgenomen. Het moet immers voor de gemeenten duidelijk zijn hoe zij op eenduidige wijze een bijzonder plan van aanleg kunnen opmaken.

Tevens zullen initiatieven worden genomen om het gebruik van de brochure "Het Algemeen en Bijzonder Plan van Aanleg als actueel beleidsinstrument" te activeren. Vaak ontbreekt het BPA's aan kwaliteit, zowel wat inhoud als wat vorm betreft. Aan de administratie zal opdracht worden gegeven om deze brochure meer bij de gemeenten bekend te maken en actief mee te werken aan de begeleiding van de gemeenten die een nieuw BPA willen starten of een reeds goedgekeurd BPA wensen te herzien. Ook de ambtenaren zelf moeten deze brochure meer gebruiken bij het verlenen van advies over de BPA's. Inhoudelijk bevat ze immers waardevolle elementen om kwalitatievere BPA's te bekomen. Daarenboven dient het gebruik van een BPA doelgericht te zijn. Naast het bekomen van rechtszekerheid inzake bestemmingen van een bepaald gebied, wordt hiermee immers getracht om een stedenbouwkundige visie weer te geven. In het bijzonder kan het BPA ook worden aangewend om de zwakkere functies en het gefaseerd ontwikkelen van bepaalde gebieden te beschermen.

e. BPA's en stedelijk beleid

In uitvoering van het regeerakkoord van 17 juni 1995 dat bijzondere prioriteit geeft aan het stedelijk beleid, zal worden onderzocht hoe BPA's een goed stedelijk beleid kunnen ondersteunen en bevorderen. Hiertoe zal in de eerste plaats een inventaris worden gemaakt van typisch stedelijke BPA's en/of BPA's die de centrumfunctie van een

gemeente versterken. Tevens zal een lijst worden opgesteld van voorwaarden waaraan een stedelijk BPA moet voldoen. Vervolgens zullen de nieuwe en in herziening gestelde BPA's worden getoetst aan deze kenmerken. Gemeenten zullen worden aangespoord om deze specifieke stedelijke of centrumkenmerken in hun plannen van aanleg te verwerken.

Complementair daarmee zullen de zogenaamde "groene BPA's en BPA's ter bescherming van de open ruimte en/of ter ondersteuning van de zwakke functies worden gestimuleerd en desgevallend financieel worden ondersteund. Deze BPA's hebben immers een voorbeeldfunctie voor andere gemeenten.

3.2.3.4. Verordeningen ordenen

- Er zal in eerste instantie worden getracht een overzicht te krijgen van de omvang en de aard van de reeds goedgekeurde verordeningen. Dit overzicht moet toelaten een beeld te krijgen van de aspecten die (nog) niet via een verordening worden geregeld. Tevens zal worden gestreefd naar meer samenhang in de verordeningen.

- Om de gemeenten die een verordening wensen op te stellen te ondersteunen, zal aan de administratie opdracht worden gegeven om een aantal typeverordeningen uit te werken. In het bijzonder zullen typeverordeningen worden opgesteld voor die aspecten die een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de verhoging van de kwaliteit.

- De achterstand in dossiers van de dagelijkse leefomgeving waarvoor de procedure nog lopende is, zal worden weggewerkt.

- Om het stedelijk beleid te ondersteunen zal worden onderzocht of het mogelijk is gemeentelijke en/of gewestelijke typeverordeningen op te stellen voor stedelijke gebieden en/of centrumgebieden. Bouwverordeningen zijn immers in essentie bedoeld voor het beheer van de bebouwde omgeving. Complementair daarmee kunnen typeverordeningen voor open ruimtegebieden worden opgesteld.

3.2.3.5. Vergunningen : niet zus en zo

Op korte termijn zullen de volgende opties worden onderzocht :

- de dossiers inzake de overgangsmaatregelen zullen worden afgehandeld tegen het jaareinde. Begin 1996 zal verslag worden uitgebracht bij de Vlaamse regering i.v.m. de resultaten van deze operatie ;

- in samenwerking met de AROHM zal worden onderzocht hoe de doorlooptijd van dossiers kan worden verkort. Het is duidelijk dat ook de gemeentebesturen ook de hun toegemeten termijnen zullen moeten respecteren. Gelet op de beperktheid van de personeelsformatie moet vooral de verbetering van de informatisering van de diensten ruimtelijke ordening ertoe leiden dat de doorstroomtijd van de verschillende dossiers wordt verkort. Door het K.B. inzake de "lijst van kleine werken" te verruimen kan de instroom van dossiers

worden beperkt, zodat middelen en tijd ter beschikking komen voor de andere dossiers. Op korte termijn zal een initiatief worden genomen om dit K.B. van 16 december 1971 tot bepaling van de werken en handelingen die zijn vrijgesteld van de bemoeiing van de architect, van de bouwvergunning, of van het eensluidend advies van de gemachtigde ambtenaar, te vervangen door een besluit van de Vlaamse regering.

Inzake de verbeterde motivatie van de verschillende beslissingen kan met een verbeterde interne vorming en het concreet illustreren van de hierboven vermelde begrippen, een meer duidelijke motivatie worden gerealiseerd. Deze interne opleiding kan worden gesynchroniseerd met de informatie-campagne, die zal worden georganiseerd in het kader van de goedkeuring van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

I.v.m. het doorlopen van de verschillende beroepsprocedures zullen driemaandelijks de "scores" van deze operaties op de verschillende bestuurlijke niveaus in een mededeling aan de Vlaamse regering worden bekendgemaakt. Zo wordt het voor éénieder duidelijk dat een hoger beroep "slechts een marginaal" uitzicht op succes biedt. In dit kader zullen ook de nodige afspraken worden gemaakt met de verschillende bestendige deputaties en de gemachtigde ambtenaren.

Inzake de vergunningen voor aardgasleidingen, hoogspanningsleidingen en wegeninfrastructuur zal artikel 20 van het Koninklijk Besluit op de inrichting en de toepassing van de gewestplannen zeer stringent gehanteerd worden. De quasi automatische toepassing van dit artikel heeft ertoe geleid dat de ruimtelijke inpasbaarheid van dergelijke infrastructuur niet werd getoetst. Dit leidde tot een verdere versnippering van de open ruimte en een diffuse suboptimale ruimtelijke ontwikkeling.

De performantie van het vergunningenbeleid kan slechts verbeteren door het doorvoeren van een zekere decentralisatie. Deze decentralisatie veronderstelt dan wel dat bij de verschillende lagere besturen voldoende geschoold personeel voorhanden is om deze dossiers af te handelen. Deze decentralisatie moet tevens blijven garanderen dat de "rechten" van de aanvrager inzake een oordeelkundige en objectieve behandeling van zijn aanvraag gegarandeerd zijn. De beroepsmogelijkhe(i)d(en) moeten behouden blijven. In een vernieuwde procedure zullen trouwens ook de interventiemogelijkheden van derden beter moeten worden geregeld. Deze decentralisatie en het uittrekken van mogelijkheden van derden om hun bezwaren te uiten, zal worden doorgevoerd in het kader van de opbouw van een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

3.2.3.6. Commissies moeten adviseren

Het heeft weinig nut om de VLACORO in haar huidige samenstelling te behouden. De aanwezige sociaal-maatschappelijke geledingen zijn immers ook grotendeels vertegenwoordigd in de Miniraad en de SERV. Het advies van de VLACORO

kan daardoor de vorm aannemen van een doublure van de reeds bestaande adviesorganen. De VLACORO moet omgevormd worden tot een orgaan van deskundigen, waarbij de technische inhoud van het advies meer moet worden benadrukt. Het desbetreffende besluit zal in die zin gewijzigd worden.

Inzake de zogenaamde commissie van deskundigen zal op korte termijn worden overgaan tot de hersamenstelling. Haar rol inzake de erkenning van ontwerpers moet worden afgerond. Ter uitvoering van het artikel 21 van de Stedenbouwwet, zoals gewijzigd bij decreet van 22 december 1993, wordt bij elke provincie een register van de erkende ontwerpers bijgehouden. Deze lijst kan fungeren als een correcte opgave van de terzake gekwalificeerde ontwerpers in Vlaanderen, die al dan niet over een diploma beschikken. Door het overnemen van deze lijst, worden ook de engagementen van de overheid inzake de erkenningen uit het verleden via de commissie gehonoreerd. Na samenspraak met de verschillende betrokken representatieve verenigingen, zullen geen ontwerpers meer worden erkend die niet over de nodige diploma's en bekwaamheidsbewijzen beschikken. Om geen personen in hun rechten te schenden, kan een overgangperiode worden overwogen.

De rol van de regionale commissies van advies zal worden geherwaardeerd. Een eerste vereiste is dat de leden van de commissie over de nodige informatie beschikken m.b.t. het ruimtelijk beleid dat de Vlaamse regering wenst te voeren. Tevens moet aan de leden van de commissie worden uiteengezet op welke wijze en volgens welke normen de bevoegde minister, in functie van het lopende beleid, de ontwerpen van de plannen van aanleg geadviseerd wenst te zien. Ook kunnen maatregelen worden overwogen om de administratieve onderbouwing van deze commissies te verbeteren. Zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse regering van 11 februari 1987, waarbij het reglement van orde van deze commissies wordt vastgesteld, zal de gemachtigde ambtenaar in de toekomst de vergaderingen van de commissie bijwonen. Tevens moeten deze commissies worden ingeschakeld bij het provinciale structuurplanningsproces. Bij de hersamenstelling van de regionale commissies van advies zal erop worden aangedrongen dat voor de vertegenwoordiging van de publieke sector er kandidaten zullen worden voorgesteld die hiervoor de nodige tijd kunnen en willen vrijmaken.

Op basis van een lijst door de administratie opgesteld, zullen de gemeenten waar nog geen gemeentelijke commissie is opgericht worden aangeschreven.

3.2.3.7. Bouwmisdrijven : "geen lachtertje"

- Het is de bedoeling om via een degelijk handhavingsbeleid het belang van de wetgeving inzake ruimtelijke ordening te benadrukken, de naleving ervan te verbeteren en het overtreden van deze wet uit de sfeer van de aanvaarde misdrijven te halen. Een goede handhaving van een wetgeving is immers noodzakelijk voor een efficiënt beleid.

- Het overleg met het College van procureurs-generaal verderzetten. Dit overleg wordt momenteel uitgebreid naar het provinciale niveau van de administratie door een overlegforum tussen de procureurs des Konings en de buitendiensten van de AROHM te organiseren. De discussie over het handhavingsbeleid tussen de administratie en de parketten zal dus op de twee niveaus worden gevoerd, zodat de doorstroming van informatie tussen beide niveaus optimaal wordt verzekerd met als doel een handhavingsbeleid te voeren dat in het Vlaamse gewest zo gelijkvormig mogelijk is.

Het overleg op de twee niveaus zal de samenwerking tussen de administratie en de parketten vlotter laten verlopen zodat de administratieve handhaving beter kan worden afgestemd op de strafrechtelijke en omgekeerd. Daarnaast zal de informatie-doorstroming over de resultaten van het gevoerde beleid eveneens soepeler kunnen verlopen gezien de administratie en de parketten in eenzelfde discussieforum zitten.

- Binnen de administratie ruimtelijke ordening zal een centraal informatiesysteem worden uitgebouwd, dat een overzicht moet geven van de stand van zaken inzake vonnissen en arresten die in kracht van gewijsde zijn gegaan, d.w.z. definitief zijn. Aan de hand van de gegevens in dit informatiesysteem kunnen statistieken worden uitgewerkt en kan de wetgeving inzake strafbepalingen worden aangepast om een degelijk handhavingsbeleid te realiseren.

- Er zullen voorstellen worden gedaan aan de Minister van Justitie om de doorstroming van gegevens met betrekking tot bouwovertradingen naar de administratie ruimtelijke ordening te optimaliseren. Hierbij zal niet alleen aandacht worden geschonken aan de overtradingen die effectief worden vervolgd, maar zal worden gepoogd om na te gaan welke bouwovertradingen worden geseponeerd en wat het evenwicht is tussen procedures op basis van een klacht of niet.

- Er zal ook aandacht worden geschonken aan de uitvoering van de vonnissen en arresten, wat samengaat met de effectiviteit van de strafmaatregelen en dan ook samen moet worden behandeld.

- Ook zullen voorstellen worden gedaan aan de Minister van Justitie met betrekking tot de opleiding van magistraten in de materie ruimtelijke ordening, meer bepaald het raakvlak bouwvergunningen-milieuvergunningen. De vraag naar dergelijke opleiding werd geformuleerd naar aanleiding van de opleiding van magistraten inzake milieurecht die in het voorjaar van 1995 van start ging.

- Er zal worden nagegaan of het aantal ambtenaren die verantwoordelijk zijn voor het handhavings- en beteugelingsbeleid voldoende is om die taak effectief en onafhankelijk uit te oefenen.

3.2.3.8. Informatiseren in het kader van G.I.S.

De digitale exploitatie van de gewestplannen. Om deze toepassing definitief te kunnen opstarten, moet allereerst een gedegen juridisch advies wor-

den ingewonnen over mogelijke te verwachten moeilijkheden inzake de digitale exploitatie van de gewestplannen. De verdere uitwerking zal plaatsgrijpen in nauw overleg met het ondersteunend centrum van G.I.S. – Vlaanderen. Er kunnen slechts een aantal keuzes gemaakt worden als de Vlaamse Regering een beslissing genomen heeft i.v.m. de aankoop en/of opbouw van het referentie – en skeletbestand. Inzake de verdere ontwikkeling van G.I.S. op terrein van de ruimtelijke ordening, zal aan de administratie worden gevraagd om haar wensen inzake bijkomende informatica kenbaar te maken aan het ondersteunend centrum. Tevens is het voor de ruimtelijke ordening noodzakelijk dat op één of andere manier via het ondersteunend centrum een regeling met Cardib, de organisatie die voor Vlaanderen een grootschalige basiskaart opmaakt, wordt uitgetekend. In een tweede fase zullen de perimeters van de bijzondere plannen van aanleg worden ingetekend.

Een absolute prioriteit is de actualisering van het register van de onbebouwde bouwpercelen. (Koninklijk Besluit van 8 januari 1980 betreffende de inventarisering van onbebouwde percelen in verkavelingen en in woongebieden gelegen in het Vlaamse gewest.) De administratie heeft hiertoe al een aantal mogelijke voorstellen geformuleerd.

Om het beleid inzake de aanleg van industrieterreinen te optimaliseren moet het informaticasysteem dat in samenwerking met de G.O.M.'s en de administratie economie is opgestart, verder worden verfijnd naar een aantal ruimtelijke variabelen. De administratieve samenwerking en opvolging moeten worden verbeterd. Aansluitend moeten er registers worden opgebouwd van de vervallen en verlaten industriële terreinen.

Op het hoofdbestuur zal op korte termijn een centraal register worden opgestart inzake de opvolging van definitieve uitspraken van de rechtbanken in het kader van het handhavingsbeleid. M.b.t. mogelijke projecten inzake dossierafhandeling, zal een eerste deelproject “afhandeling bouw misdrijven” worden gerealiseerd.

Om de doorzichtigheid van de procedures te bevorderen worden op korte termijn de volgende informaticabestanden opgestart : lopende dossiers “beroepen” en de in “procedure zijnde bijzondere en algemene plannen van aanleg”.

4. REPERCUTIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

4.1. Een ondersteunende ruimtelijke ordening voor het stedelijk beleid

Voor ruimtelijke ordening zijn slechts zeer beperkte financiële middelen voorzien.

Een gerichte bijdrage vanuit ruimtelijke ordening aan het stedelijk beleid zal hoofdzakelijk steunen op het beter afstemmen van de plannen van aanleg en de bouwverordeningen op een vernieuwend stedelijk beleid. Daarnaast zal ook op het vlak van

grondbeleid een nieuw initiatief worden genomen. Dat is in eerste instantie gericht op een betere ruimtelijke ordening in het algemeen. Maar in het kader van het stedelijk beleid, kan prioriteit worden gegeven aan maatregelen inzake grondbeleid in functie van stedelijke vernieuwingsprojecten.

4.1.1. *Het ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*

Het is evident dat dit document ook richtinggevend zal zijn voor het te voeren stedelijk beleid.

4.1.2. *De gewestplannen*

Door het ruim voorzien van woonuitbreidingsgebieden wordt in feite de centrumfunctie uitgehold. Er kan worden overwogen om in aansluiting op de geselecteerde gebieden van het stedelijk beleid, systematisch over te gaan tot het schrappen en/of bevriezen van een aantal woonuitbreidingsgebieden. Door een bijzonder voorschrift op te nemen in de gewestplannen moet het ook mogelijk zijn om bijzondere gebieden voor stedelijke vernieuwing aan te duiden.

4.1.3. *De bijzondere plannen van aanleg*

In sommige gevallen zullen de bestaande plannen van aanleg een "vernieuwende" aanleg van de stedelijke ruimte onmogelijk maken. Voor de geselecteerde stedelijke gebieden zal daarom worden getracht een lijst van de vigerende stedenbouwkundige voorschriften ter beschikking te stellen.

Ook zullen in de mate van het mogelijke en indien noodzakelijk, B.P.A.'s stelselmatig in herziening worden gesteld in functie van de geselecteerde stedelijke vernieuwingsprojecten. In samenwerking met de betrokken gemeenten zal overgegaan worden tot het snel treffen van de nodige herzieningsbesluiten.

In een volgende fase zullen de gemeenten op basis van de publicatie van AROHM, nl. "Het Algemeen Bijzonder Plan van Aanleg als actueel beleidsinstrument", intensief worden begeleid om snel en met respect voor ruimtelijke kwaliteit de herzieningsprocedure af te ronden.

Tevens zal bij dit onderwerp – proces het aspect veiligheid centraal staan. Bestaande stedenbouwkundige concepten zoals de compacte stad zullen een vertaling krijgen in deze te herziene B.P.A.'s. Een verweving van de verschillende stedelijke functies kan gebeuren op basis van een te operationaliseren methodiek van milieuzonering, zodat de woonfunctie niet in het gedrang komt. Er kan worden overwogen hiervoor een praktijkgerichte handleiding op te stellen.

4.1.4. *Bouwverordeningen*

Gemeentelijke bouwverordeningen kunnen een positieve bijdrage leveren om de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving te verbeteren. Het probleem is dat een groot aantal gemeentelijke bouwverordeningen over zeer verscheidene onderwerpen zijn goedgekeurd. Er bestaat momenteel geen typeverordening voor stedelijke vernieuwing. Aan

de administratie zal worden gevraagd om een typeverordening en/of een aantal voorbeelden van bouwverordening op te stellen en/of te selecteren. Deze bouwverordening kan vervolgens door de gemeente in functie van de stedelijke vernieuwingsprojecten ter goedkeuring worden voorgelegd. Een bijkomende mogelijkheid is dat een algemene bouwverordening wordt opgesteld voor de gebieden waar een aantal stedelijke vernieuwingsprojecten worden opgestart.

4.1.5. *Grondbeleid*

In het kader van het nieuwe initiatief inzake grondbeleid zal de voorkeur worden gegeven aan subsidies voor grond- en pandverwerving in de geselecteerde stedelijke gebieden.

4.2. **Lokatiebeleid**

4.2.1. *Verweving en/of scheiding van functies*

Het lokatiebeleid is erop gericht nieuwe (mobiliteitsgenerende) activiteiten te voorzien op die lokaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen), van het milieu en van de ruimtelijke omgeving dit toelaten.

De stedelijke gebieden worden beschouwd als multifunctionele lokaties. Om deze potenties te vrijwaren is het behoud en de versterking van kwalitatieve (woon- en werklokaties een noodzaak. Het versterken van de multifunctionaliteit door structurele differentiatie en verweving kan de sociale, economische en culturele slagkracht en dynamiek van de stedelijke gebieden ten goede komen. Het kan niet de bedoeling zijn bedrijvigheid uit de stedelijke gebieden te verdrijven en te herlokaliseren op regionale of lokale bedrijventerreinen. Alleen wanneer de inplanting van sommige activiteiten wegens hinder, schaal,... niet aanvaardbaar is, moeten zij zich elders vestigen. Verweving moet de regel zijn, scheiding de uitzondering.

Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus een intensief ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer en bij de stopplaats(en) van de Hoge Snelheidstrein (HST).

Gemeenschaps- nutsvoorzieningen en recreatieprojecten worden afgestemd op het belang en de draagkracht van het stedelijk of landelijk gebied. Geopteerd wordt de aan het wonen gerelateerde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen in de stedelijke gebieden en de kernen van de open ruimte te concentreren. Verweving met de woonfunctie wordt maximaal nagestreefd.

Voor hinderende nutsvoorzieningen (rioolwaterzuivering, slibberging, afvalverbranding...) zal een globale "milieu-ruimte-veiligheid-mobiliteit"-afweging gebeuren.

4.2.2. *Afstemming ruimtelijk en milieubeleid*

Zoals hoger reeds aangehaald zal de MER-wetgeving in integrale zin worden toe- en aangepast. Ook de relatie met de milieuvergunningssystematiek moet onder de loep genomen worden.

Om de relatie tussen ruimtelijke ordening en milieu te verduidelijken en te operationaliseren zal aan de administratie op korte termijn de opdracht worden verstrekt om, aan de hand van buitenlandse voorbeelden, een toetsingskader van milieuzoneringsnormen te ontwikkelen. Een dergelijk toetsingskader is dringend noodzakelijk omdat, in functie van het herwerkte artikel 79 van de Stedebouwwet, bestaande bedrijven ter plaatse om milieutechnische redenen moeten kunnen uitbreiden. Het zal dus noodzakelijk zijn op basis van ruimtelijke richtwaarden de inpasbaarheid van dergelijke werken in relatie tot de omgeving in te schatten. Op termijn moeten ook deze milieuzoneringsnormen ook in de ruimtelijke planning worden gehanteerd, o.a. bij de multifunctionele inrichting van stedelijke en landelijke woonkernen en/of in functie van de scheiding of verweving van activiteiten.

4.2.3. *Afstemming op economie en KMO-beleid*

Zoals reeds eerder vermeld zal een protocol worden afgesloten met de Vlaamse minister van Economie en KMO om tot een afweging te komen op basis van de visie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bij de behandeling van subsidiedossiers voor het aansnijden van industrie- en ambachtelijke terreinen.

B. MOBILITEITSBELEID – VERKEER EN VERVOER

1. SITUATIESCHETS

1.1. *Stand van zaken – korte termijn ontwikkeling*

1.1.1. *Inleiding*

Wanneer men zich kan verplaatsen, verlegt men zowel figuurlijk als letterlijk zijn eigen grenzen. De mogelijkheid tot “mobiliteit” wordt daarom dikwijls als voorwaarde gesteld voor economische ontwikkeling en persoonlijke verrijking.

Het zich verplaatsen, het verkeer is een collectieve gebeurtenis met individuele vervoermiddelen geworden. Als we met zijn allen (of toch met zeer velen) op hetzelfde ogenblik naar dezelfde plaats willen, dan rijden we ons met zijn allen onherroepelijk klem. Daarnaast blijkt het verkeer allerlei ongewenste neveneffecten te veroorzaken : onveiligheid, luchtvervuiling, geluidshinder, ruimtebeslag, versnippering, ruimtelijke uiteenlegging, ...

In dit complexe veld van individuele en maatschappelijke belangen ontstaat langzamerhand een nieuw beleidsdomein : het mobiliteitsbeleid. Hierbij staat de belangenafweging tussen individuele en collectieve belangen m.b.t. mobiliteit centraal. Om

een dergelijk beleid te realiseren is een adequaat instrumentarium noodzakelijk.

Het begrip “mobiliteit” dekt volgende ladingen :

- de behoefte om personen, goederen, diensten of berichten te verplaatsen ;
- de mogelijkheden tot het bereiken van bepaalde bestemmingen door personen, goederen en diensten. Deze worden bepaald door de ligging, capaciteit en gebruikskwaliteit van de beschikbare (lijn)infrastructuren zoals deze door de gebruiker wordt ervaren (o.a. reistijd, reiskost, comfort, betrouwbaarheid, flexibiliteit in gebruik) en de voorwaarden die gesteld worden aan het gebruik van de infrastructuur (bv. rijbewijs- en autobezit, vignetten, abonnementen O.V.) ;
- de werkelijke verplaatsingen naar omvang, tijdstip en tijdsduur. Soms worden deze omschreven in termen van personen of ton, soms ook in termen van belastingen of intensiteiten (personenkilometer of pkm of tonkilometer of tkm).

De basis van het begrip ligt vooral bij de mogelijkheden. Bannister omschrijft mobiliteit als “het vermogen van individuen om zich te verplaatsen”. Onder “bereik” wordt het gebied verstaan waarbinnen men zich kan verplaatsen binnen een beschikbaar tijds-, informatie- en geldbudget. Bereikbaarheid staat voor het gecumuleerde gemak, waarmee een locatie vanuit andere locaties kan worden bereikt.

De verplaatsingsbehoefte ontstaat door scheiding van en afstand tussen individuen en functies en voorzieningen. Ze is dus in essentie een afgeleide behoefte, die door ruimtelijke maatregelen en door maatregelen m.b.t. de sociale en economische tijdsordering beperkt beïnvloedbaar is. Afhankelijk van de verplaatsingsmogelijkheden wordt een deel van deze behoefte in werkelijke verplaatsing omgezet. Met een beleid t.a.v. de verplaatsingsmogelijkheden wordt invloed uitgeoefend op de totale hoeveelheid verkeer en de hierbij gebruikte vervoersmodi. Deze verplaatsingen, maar ook de (aanleg van) infrastructuur kunnen leiden tot gewenste en ongewenste effecten.

1.1.2. *Toenemend belang van mobiliteit*

Onder invloed van interne en externe factoren is mobiliteit steeds belangrijker geworden. We vernoemen hier bv. de toegenomen (actieve) bevolking, een toegenomen besteedbaar inkomen, suburbanisatie, individualisering, specialisatie in het productieproces en op de arbeidsmarkt, toegenomen vrije tijd...

Door zijn centrale ligging en zijn behoorlijk uitgebouwde infrastructuur voor verkeer en vervoer fungeert Vlaanderen op transportgebied als draaischijf binnen de eengemaakte Europese markt. Aan deze uitgangspositie zijn een aantal belangrijke economische voordelen verbonden. Zo garanderen de goede infrastructurele verbindingen van en naar belangrijke industriële sites deze gebieden een sterke concurrentiepositie. Ook mag het econo-

misch belang van de transportsector ten aanzien van de werkgelegenheid niet worden onderschat.

Deze goede bereikbaarheid heeft, mede onder invloed van de hierboven genoemde maatschappelijke en industriële ontwikkelingen, geleid tot een (te) intensief gebruik van de desbetreffende infrastructuur.

1.1.3. Verkeersdeelname

De totale personenmobiliteit in Vlaanderen bedroeg ongeveer 60 miljard pkm in 1990.

Op basis van het recent uitgevoerde onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen kan een gedetailleerde doorsnede worden gemaakt van het verplaatsingsgedrag (het totaal aantal verplaatsingen en de totale verplaatsingsafstand (in pkm) volgens vervoerswijze in Vlaanderen).

In vergelijking met het openbaar vervoer is het privé-vervoer veruit de belangrijkste vervoerswijze in Vlaanderen. Uit de enquête blijkt dat 68% van de totale verplaatsingsbehoefte wordt ingevuld door de personenwagen, 20% door het openbaar vervoer en 12% door het langzaam verkeer. De gemiddelde verplaatsingsafstand van autobestuurders is relatief laag, gemiddeld 15 km.

Op basis van dezelfde enquête kan een doorsnede gegeven worden van de verplaatsingsafstand vol-

gens verplaatsingsmotief. Het woon-werkverkeer is het belangrijkste verplaatsingsmotief (33%). Ook t.a.v. vrije-tijdsverplaatsing worden relatief veel kilometers afgelegd (25%). Woon-winkel en woon-school-verplaatsingen nemen respectievelijk 7% en 6% van de afgelegde kilometer voor hun rekening; de overige woning-gebonden verplaatsingen 14%. De overige niet-woning-gebonden verplaatsingen zijn goed voor 15% van de totale verplaatsingsafstand.

Uit de resultaten van de verkeerstellingen op de Vlaamse wegen blijkt alleszins een sterke groei van het wagengebruik. Deze ontwikkeling doet zich sterker voor op de autosnelwegen dan op de gewone wegen (in de periode 1980-1993 bedroeg deze ongeveer 80%). Op de gewone wegen loopt de intensiteitsontwikkeling ongeveer gelijk met de ontwikkeling van het wagenbezit (in de periode 1980-1994 bedroeg deze ongeveer 36%).

Gelijkaardige ontwikkelingen doen zich voor t.a.v. het vrachtvervoer. In 1985 vertegenwoordigde het goederenvervoer een trafiek van 21 miljard tkm. In 1991 was dat cijfer al gestegen tot 29 miljard tkm, een toename met 36%.

Het goederenvervoer gebeurde voor het grootste deel over de weg. Ook de toename van de goederentrafiek kwam bijna volledig voor rekening van deze transportmodus.

Tabel 2. Evolutie van de aandelen (in %) van de weg, het spoor en de binnenvaart in het goederenverkeer (in tkm)

	1979	1985	1990	1991
weg	54,6	62,4	69,9	70,4
spoor	26,8	23,3	18,2	18,0
binnenvaart	18,6	14,3	11,9	11,6
totaal	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron : CES¹

1.2. Lange termijnverwachting

1.2.1. Verwachte ontwikkeling van de mobiliteitsvraag

Hieronder wordt een overzicht gegeven van diverse inschattingen van de waarschijnlijke ontwikkelingen van de mobiliteit indien de te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen zich op eenzelfde manier als de afgelopen decennia vertalen in een toenemende mobiliteit (zie tabel 3).

¹ : Cuijpers C., Statistisch Vademecum - simulatie transport, CES-KUL, Leuven, 1992

Tabel 3 : Groeiprognozes van de mobiliteit in België

vervoerswijze referentie- periode		Totale groei (%)	Jaarlijkse verand. (%)	bronnen
weg	1990-2005	+44 à +53%	2,5 à 2,9	NCB, 1991
openbaar	1990-2055	-18 à 24%	-1,1 à 1,4	NCB, 1991
spoor	1990-2020	+17%	0,8	NMBS, 1990
weg	1987-2020	+39%	1,4	NMBS, 1990
alle modi	1990-2005	+36 à +44%	2,1 à 2,5	NCB, 1991
alle modi	1987-2020	+35%	0,9	NMBS, 1990
alle modi	1987-2020	+28 à 45%	1,9 à 2,9	Meersman, 1991
Mobiliteit van goederen (tkm)				
spoor	1987-2020	+36%	0,9	NMBS, 1990
binnenscheepvaart	1990-2005	+12 à 69%	0,8 à 3,6	NCB, 1991
spoor	1990-2005	-34 à +36%	-2,0 à 2,1	NCB, 1991
weg	1990-2005	+75 à +155%	3,8 à 6,4	NCB, 1991
alle modi	1990-2005	+49 à +124%	2,7 à 5,5	NCB, 1991

Recente buitenlandse prognoses gaan wel uit van een lagere prognose op langere termijn. In de studie van het Centraal Planbureau wordt bv. uitgegaan van een groei van het autogebruik van 22 tot 32 % voor het personenwagenverkeer tussen 1990 en 2015. Oorzaak hiervan is o.a. een reële kostenstijging van het autogebruik met een factor respectievelijk 40 en 0%. Anders is het gesteld met het goederenverkeer. Hier wordt tot 2015 een groei voorzien van 34 tot 95%.

Trendmatig zal het vervoer per openbaar vervoer en per fiets of te voet in aandeel dalen. De verdere ruimtelijke spreiding genereert extra autoverkeer en hypothekeert de mogelijkheden van het langzaam verkeer. Binnen enkele jaren zullen zowel de

NMBS als De Lijn daarenboven genoodzaakt zijn om de dienstverlening te beperken (het aantal lijnen en/of de bedieningsfrequentie) en/of reële prijsverhogingen door te voeren, om binnen de financiële marges van de respectievelijke beheersovereenkomsten te blijven. Gelet op de hoge negatieve lange termijn prijselasticiteiten van het OV-gebruik moet dan met een daling van het openbaar vervoer-gebruik rekening gehouden worden.

Voor de binnenvaart geven de prognoses over het algemeen slechts een lichte groei aan. Alleen op de Zuid-Oost-route (tussen Duitsland en de Donaulanden) en de Oost-West-route (tussen de B.R.D. en de voormalige D.D.R) zou zich een belangrijke trafiekontwikkeling voordoen (zie tabel 4).

Tabel 4 : Goederenstromen op de grote Europese Binnenvaartroutes (in milj. ton)

	Rijnroute	Oost-West-route	Noord-Zuid-route	Zuid-Oost-route
Verkeer 1989	297,58,3	47,3	2,7	
Prognoses 2000	309,919,4	49,1	8 à 10	
% toename	4,2	133,8	3,8	200 à 300

Een belangrijke groei kan eveneens worden verwacht van het luchtverkeer. De RLW verwacht bv. tegen het jaar 2010 een verdubbeling van het aantal passagiers op de luchthaven van Zaventem. Voor de regionale luchthavens blijven de verwachtingen onder het miljoen passagiers. Ook de zeehavens verwachten nog een zeer belangrijke trafiekontwikkeling.

In een eerste benadering lijkt het redelijk te veronderstellen dat de trendmatige ontwikkeling in de komende vijftien jaar een toename inhoudt van 40% van de mobiliteit van personen en dat het goederenvervoer in deze periode in nog grotere mate zal toenemen ; een toename met 50% is daarbij een voorzichtige schatting. Net als in de voorbije decennia wordt deze groei grotendeels toegeschre-

ven aan het wegverkeer : zo moet er tegen het jaar 2010 terdege rekening worden gehouden met een mogelijke verdubbeling van het vrachtvervoer t.o.v. het huidige niveau.

Wanneer deze groeiende vervoerbehoefte, zoals in het verleden, vooral door de auto wordt opgevangen zullen zowel de bereikbaarheid voor alle groepen verkeersdeelnemers als het milieu hieronder lijden.

Deze inschatting werd recent aangetoond door de uitgevoerde simulaties met het Multimodaal Model voor de provincie Antwerpen. Zo toont de doorrekening (voor het avondspitsuur) van het trendscenario voor het personenvervoer aan dat de auto-drukke in Vlaanderen tegen 2010 met 32 % zal stijgen en op de autosnelwegen met 62 %. In het verstedelijkte gebied Gent-Antwerpen-Brussel-Leuven is de stijging op de autosnelwegen beperkt (sic) tot 44 % omwille van de momenteel reeds aanwezige saturatieverschijnselen.

Ook voor het goederenverkeer is de situatie nage-nog vergelijkbaar. Door de positieve perspectieven, wat betreft de toekomstige economische ontwikkeling, wordt in alle vervoerssegmenten een groei verwacht, waarbij het internationale vervoer sterker zal groeien dan het nationale.

Door de aanwezigheid van zeehavens en luchthavens, zakelijke en logistieke dienstverlening en de goede hinterlandverbindingen biedt de regio Antwerpen-Brussel-Gent-Leuven gunstige vestigingsvoorwaarden voor alle soorten bedrijvigheid, in het bijzonder voor goederenvervoer-genererende industrie en voor distributie van goederen door Europa. Het is dan ook deze regio die in de toekomst het sterkst onder druk zal komen te staan. Bij ongewijzigd beleid dreigen er bereikbaarheidsproblemen te ontstaan voor het transport over de weg. Vooral op de snelwegen E17, E19 en E40 in de regio Gent-Antwerpen-Brussel-Leuven zal de structurele filevorming sterk toenemen. Aangezien de bestaande restcapaciteit op de wegeninfrastructuur onvoldoende is om de verwachte groei voor zowel het personen- als het goederenverkeer op te vangen, dreigen de problemen in verband met bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieu-hinder te escaleren en wordt afbreuk gedaan aan de kwaliteit van de transportdiensten.

1.2.2. Verwachte ontwikkeling van het aanbod

1.2.2.1. Evolutie van het kwantitatief aanbod

Het aanbod aan infrastructuur en exploitaties is in Vlaanderen zeer hoog. In West-Europa heeft Vlaanderen de hoogste dichtheid aan wegen, de tweede hoogste dichtheid aan autosnelwegen en waterwegen.

Naar de toekomst toe zal het beheer van de bestaande netwerken steeds centraler komen te staan in het mobiliteitsbeleid. Onder beheer wordt hier verstaan :

- het onderhoud en de instandhouding van de infrastructuur ;

- het beleid t.a.v. de beheersing van de ongewenste neveneffecten van de infrastructuur zelf ;

- het beleid t.a.v. het gebruik van deze infrastructuur.

T.a.v. van de mobiliteitsgroei dient ernaar te worden gestreefd dat tenminste een deel van de verwachte groei van het goederenvervoer over de weg wordt overgeheveld naar het spoor en het water (substitutie). Hiervoor biedt vooral het internationaal vervoer kansen. Dit vervoer over de weg is zeer sterk gegroeid (bijna 300 % groei in tonkilometers ten opzichte van 1980).

Op grond van onderzoek zijn de verwachtingen over deze substitutiemogelijkheden niet onverdeeld optimistisch. Het gecombineerd vervoer waarbij in het bijzonder sprake is van vervoer van standaardeenheden, zoals containers en wissellaadbakken op internationale relaties en de langere afstanden binnen België biedt hiertoe nog het beste perspectief.

De Lijn gaat bij haar beleid uit van haar strategisch ondernemingsplan, waarbij in essentie een verdere uitbreiding van het globale aanbod wordt nagestreefd dat bovendien maximaal is afgestemd op de reële behoeften.

Het aanbod en de investeringen worden in de eerste plaats gericht op :

- het stads- en voorstadsvervoer in Antwerpen, Gent en de regionale steden Aalst, Brugge, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

Uit marktanalyse en de dagelijkse realiteit blijkt dat De Lijn de meeste concurrentiële voordelen kan uitspelen in de grote en regionale steden in verstedelijkte gebieden. De Lijn pleit daarom in de eerste plaats voor bijkomende investeringen in de kwalitatieve en kwantitatieve uitbouw van het stadsvervoer. Een kwaliteitsverbetering en een verhoging van het aanbod moet er parallel lopen met de invoering van een openbaar vervoervriendelijk verkeerscirculatieplan en van doorstromingsmaatregelen. De effectiviteit en resultaatgerichtheid van een dergelijk project is reeds voldoende aangetoond met het in 1992 gestarte project in Brugge. Gemeenten, gewest en De Lijn moeten gericht samenwerken om de meest efficiënte resultaten te bereiken. Zonder dergelijke, ingrijpende aanpak in de andere regionale Vlaamse steden, zal het marktaandeel van het openbaar vervoer gevoelig dalen met alle negatieve gevolgen voor de verkeers- en economische leefbaarheid van onze historische stadskernen.

De Lijn is recent gestart met de vernieuwing van het aanbod in Hasselt en van het busseypark in Oostende. Eveneens op het programma staan Leuven (2e fase busseypark), Kortrijk (vernieuwing van het busseypark) en Mechelen (betere integratie van het stads- en streekvervoer). Maar er is meer nodig. Wat mogelijk is in Brugge, moet ook kunnen in Aalst, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

In Antwerpen en Gent besteedt De Lijn een groot deel van haar middelen aan de uitbouw van de tramlijnen, die de meeste reizigers vervoeren. In beide steden beschikt De Lijn al over een performant en milieuvriendelijk tram- (en trolleybus) net dat aan verdere uitbreiding toe is. Niet alleen dienen de bestaande lijnen verder te worden verlengd maar eventueel moeten ook nieuwe worden overwogen. Bovendien moet ook dringend werk worden gemaakt van de verbeterde doorstroming van de tramlijnen ;

- het streekvervoer met een duidelijk differentiatie tussen :

1. de sterke basislijnen

In het streekvervoer kan De Lijn haar concurrentiepositie aanzienlijk versterken op kwalitatief goed uitgebouwde interstedelijke basislijnen, complementair met het spoorwegnet.

Basiskennmerken van deze lijnen zijn een maximaal comfortniveau (type snelbus), een aantrekkelijke commerciële snelheid, voldoende doorstroming, een eenvoudige herkenbaarheid en een imago gebaseerd op kwaliteit en betrouwbaarheid.

2. functioneel vervoer van scholieren, werknemers en andere doelgroepen

Op deze markt staat De Lijn nu al relatief sterk. Dit aanbod wordt gekenmerkt door zeer gerichte dienstregelingen en trajecten in functie van de begin- en eindtijden van scholen en bedrijven. De positie van De Lijn dient hier te worden geconsolideerd.

3. kleinschalig en voornamelijk lokaal vervoer tussen dorpen en gemeenten

Dergelijk vervoer wordt verzorgd door alternatieve, vraagafhankelijke vormen van openbaar vervoer (belbus, e.a.).

Om ook landelijke gebieden een minimaal openbaar vervoeraanbod te garanderen, moeten op diverse plaatsen alternatieve vormen van openbaar vervoer worden ingericht ter vervanging en/of aanvulling van het bestaand, klassieke openbaar vervoer. Er moet immers worden vermeden dat grote groepen van de bevolking moeite zouden hebben om zich nog langer te verplaatsen : jongeren, 60-plussers en grote groepen niet-keuze-reizigers zouden hun bewegings- en verplaatsingsvrijheid in grote mate verliezen en dit is sociaal onverantwoord.

Voorwaarden voor het inrichten van een dergelijke nieuwe bediening is dat lokale besturen (gemeenten, provincies, derden) zo veel mogelijk worden betrokken bij nieuwe initiatieven. De belbus heeft in de Westhoek, Landen en Zuidwest-Limburg reeds voldoende haar efficiëntie bewezen.

Wil het openbaar vervoer in de toekomst een waardevol alternatief worden voor het wegverkeer dan is de ontwikkeling van een hecht netwerk met voor de reiziger duidelijk te onderscheiden verbindende en ontsluitende lijnen noodzakelijk. De noodzakelijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de daarmee samenhangende verhoging

van de capaciteit, zullen worden bereikt door omvangrijke investeringen in het (regionaal) verbindend net. Samen met specifieke voorzieningen naar tijd en doelgroepen toe en de daarbij behorende kwaliteit, wordt hiermee de globale structuur van het openbaar vervoer bepaald.

De ruggesgraat van het verbindend net wordt gevormd door het NMBS-spoornet samen met een beperkt aantal bus- en tramlijnen van De Lijn, die de belangrijkste kernen en grootstedelijke gebieden in Vlaanderen onderling met elkaar verbinden. Tussen de kernen waar het reizigerspotentieel onvoldoende blijft om een spoorverbinding te rechtvaardigen, zal De Lijn adequate voorzieningen inzetten om dit verbindende net te garanderen. Daarbij is sprake van een sterke complementariteit tussen beide vervoermaatschappijen. Waar spoorverbindingen door de NMBS worden opgeheven, zal een vervangende voorziening (tram, bus) van voldoende kwaliteit (doorstroming, frequentie) door De Lijn worden ingezet. In dat geval zal sprake moeten zijn van overdracht van financiën.

De totstandkoming van dit net vereist forse investeringen op een niveau dat aanzienlijk hoger ligt dan dat waarvan tot nu toe is uitgegaan. Ook de exploitatie vereist bijzondere aandacht omdat het openbaar vervoer voor de maatschappij betaalbaar moet blijven. Juist de extra verhoging van de variabele autokosten en parkeertarieven biedt het perspectief om tenminste een deel van deze investering te kunnen uitvoeren.

Hoewel hier wordt gekozen voor het principe van het structureren van het openbaar vervoer in duidelijk verbindende en duidelijk ontsluitende lijnen zal een en ander afhankelijk van de situatie concreet moeten worden ingevuld. Het belang van de reiziger (reistijd) is daarbij primair.

Om te kunnen inspelen op het diffuse verplaatsingspatroon kan het (dus) gewenst zijn dat openbaar-vervoerlijnen aan de herkomst- en bestemmingskant ontsluitend rijden en het tussengelegen traject snel en verbindend afleggen, dan wel dat verschillende directe busverbindingen worden gebundeld op 'verbindende' infrastructuur. Daarnaast zijn lijnen op specifieke tijden en voor bepaalde groepen nodig (spitslijnen bedrijfsvervoer) om het openbaar vervoer een voldoende concurrentiepositie te geven.

1.2.2.2. Kwalitatieve evolutie van het aanbod

De Belgische transportsystemen kunnen een internationale vergelijking goed doorstaan. Een van de belangrijkste, zoniet de belangrijkste taak van de overheid zal er bijgevolg in bestaan dit kwaliteitsniveau te behouden.

Er is evenwel een belangrijk onderscheid vast te stellen in de beoordeling van de infrastructuur door de verschillende gebruikers. Stimulering van het gebruik van de nu ondergebruikte vervoerssystemen zal gebaseerd moeten zijn op het wegwerken van de zwakke punten van die systemen t.a.v. de wensen van de gebruiker. Specifiek t.a.v. spoor, stads- en streekvervoer en binnenvaart wordt hoe langer hoe meer een deur-tot-deur service gewenst.

Tabel 5 : Rangschikking vervoerswijzen per kwaliteitskriterium vanuit het oogpunt van de ondernemer

	bruikbaar- heid	bereikbaar- heid	prijs indicator	betrouw- baarheid	frequentie	snelheid
inland transport						
binnenvaart	gemiddeld	matig	3	slecht	matig	laag
weg	gemiddeld	zeer goed	15	gemiddeld	hoog	hoog
spoor	goed	matig	8	gemiddeld	slecht	gemiddeld
pijpleiding	slecht	slecht	1	zeer goed	zeer goed	zeer laag
overig transport						
zeevaart	goed	gemiddeld	1	aanzienlijk	laag	laag
luchtvaart	matig	gemiddeld	55	aanzienlijk	gemiddeld	zeer hoog

Belangrijke technologische ontwikkelingen, gericht op het beheer van specifieke elementen van het verkeer via telematica, zijn op dit ogenblik in voorbereiding, nl. het parkeerbeheer, het verkeersgedrag, verkeersregelsystemen, routekeuze- en routegeleidingssystemen en snelheidsbeheersing. Zowel in Europa (DRIVE, 4e kaderprogramma), als in de USA (IVHS) als Japan (VICS) wordt hierover onderzoek verricht en worden experimenten uitgevoerd. Deze ontwikkelingen zijn vooral gericht op het individueel gemotoriseerd verkeer.

Het goederenvervoer is een bedrijfstak waarin technische ontwikkelingen snel worden doorgevoerd. Ook hier kent men de stormachtige ontwikkeling op het gebied van informatie-technologie. De informatietechnische innovaties maken het gescheiden behandelen van goederenstromen en van de daaraan verbonden informatiestromen mogelijk. Grotere flexibiliteit en betrouwbaarheid bij de sturing en bewaking van complexe goederenstromen zijn er het gevolg van.

Ontwikkelingen binnen het logistieke denken hebben een belangrijke invloed op de vraag naar transport. Door toenemende specialisatie, flexibiliteit en ruimtelijke spreiding wordt meer aandacht besteed aan logistieke organisatie en kosten. Producenten proberen in toenemende mate te opereren met lage voorraden van tussen- en eindprodukten. Hierdoor worden besparingen in voorraadkosten geboekt en wordt de kans verminderd dat door grillig vraaggedrag en verkorting van de levenscyclus onverkoopte voorraden van eindprodukten ontstaan. Ideaal voor de ondernemer is dat goederen op het punt van verwerking aankomen wanneer ze daar nodig zijn (just-in-time-technieken). Hierdoor ontstaat een vraag naar kwalitatief hoogwaardig vervoer. Deze vraag werkt dan weer in het voordeel van de flexibele en snellere transportwijzen en zal de vraag doen toenemen naar die transportmogelijkheden waarmee, door inschakeling van informatietechnologieën, complexe goederenstromen kunnen worden afgewikkeld. De toenemende specialisatie en stijgende vraag naar hoge transportkwaliteit doet ook de behoefte ontstaan om het hele logistieke pakket uit te besteden. Aan vervoerders

wordt een dienst gevraagd die uitstijgt boven het vervoer in enge zin.

1.3. Knelpunten

De belangrijkste uitdaging waarvoor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen zich geplaatst ziet is dus de optimalisering van de verkeers- en vervoersstromen zodat de selectieve en competitieve bereikbaarheid van economisch relevante (geografische) gebieden en plaatsen gewaarborgd is maar tegelijk ook de noodzakelijke basismobiliteit voor alle gebieden en aan alle bevolkingsgroepen wordt verzekerd.

Tot op vandaag bestaan een aantal belangrijke hinderpalen die de realisatie van dergelijk beleid in de weg staan.

1.3.1. Interne mobiliteitsproblemen

1.3.1.1. Vervoersarmoede

Ondanks de hoge motoriseringsgraad van de Vlaamse bevolking, bezat 25% van de gezinnen in 1991 nog steeds geen wagen. In een aantal gevallen is dit ongetwijfeld een bewuste keuze, waarschijnlijk is echter dat de meerderheid niet over een voldoende hoog besteedbaar inkomen beschikt om zich een wagen aan te schaffen. Zelfs indien er een wagen in het huishouden aanwezig is, is deze meestal het grootste deel van de tijd alleen beschikbaar voor (één van) de werkende(n).

De ruimtelijke ontwikkeling en de schaalvergroting in dienstverlening en voorzieningen in Vlaanderen leidt ertoe dat men zich over steeds grotere afstanden moet verplaatsen. In heel wat gevallen is het langzaam verkeer dan geen valabel alternatief. Bij een onvoldoende hoog aanbod van openbaar vervoer kan dan vervoersarmoede ontstaan. Voor de betrokken personen leidt dit tot activiteitsverschralling ; er zijn aanwijzingen dat dit in een aantal gevallen zelfs leidt tot verlenging van de werkloosheidsduur.

Groepen die vooral met vervoersarmoede geconfronteerd worden zijn de lagere inkomensgroepen, ouderen, mindervaliden en jongeren.

Vervoersarmoede is een stil probleem : de betrokkenen zelf maken er weinig ruchtbaarheid rond. De juiste omvang ervan is nog niet onderzocht in Vlaanderen.

1.3.1.2. Capaciteitsproblemen

Spraakmakender is het fileprobleem. Op een aantal plaatsen in Vlaanderen doen zich dagelijks structurele files voor, nl. daar waar de capaciteit van de infrastructuur kleiner is dan de zich op dit ogenblik manifesterende vraag. Historisch deed zich dat het eerst voor in de steden tijdens het spitsuur, sinds een aantal jaren ook op de autosnelwegen. Daarnaast zijn er de files die zich in specifieke omstandigheden (weekend, vakantieperiodes) voordoen. Ook belangrijk zijn de files die t.g.v. ongevallen, wegeniswerken of slechte weersomstandigheden.

Files leiden tot tijdverlies, extra stress voor de weggebruiker en ook tot een toename van de externe problemen van verkeer en vervoer. Vooral op autosnelwegen lopen de economische kosten snel hoog op.

Alleen een zeer uitgebreid wegenbouwprogramma zou de voorziene congestieproblemen geheel kunnen voorkomen. Gezien de kostenconsequenties en de ongewenste ruimtelijke en milieu-effecten kan hiervan geen sprake zijn. Bovendien is deze oplossing niet altijd even doeltreffend. Enerzijds genereert zij een dynamiek op plaatsen waar bepaalde ontwikkelingen niet gewenst zijn en holt zij de bestaande economische concentratiegebieden uit. Anderzijds is bekend dat uitbreiding van infrastructuur leidt tot een toename van de automobilitéit met een verdere verscherping van de hierboven geciteerde problemen tot gevolg.

Nieuwe weginfrastructuur in gecongesteerde gebieden wordt immers onmiddellijk of op zeer korte tijd terug gebruikt door extra autoverkeer. De oorzaken hiertoe zijn :

- de vraag in haar totaliteit neemt toe door een verlaging van de globale gegeneraliseerde reiskost ;
- tijdens de piekuren neemt het autoverkeer verhoudingsgewijze opnieuw sterk toe door verschuiving vanuit andere vervoersmodi, door verschuiving in route en door verschuiving in tijdstip van de verplaatsing (van daluur naar spitsuur).

De hierboven aangehaalde telematica-toepassingen kunnen een (beperkte) capaciteitsverhoging inhouden.

Capaciteit werd tot op heden omschreven in termen van voertuigen. In termen van personenbezetting of beladingsgraad kan in feite niet van capaciteitsproblemen worden gesproken. De gemiddelde bezettingsgraad van een personenauto daalt gestaag en ligt op dit ogenblik op minder dan 1,4 personen per wagen. Tijdens de spits is dit zelfs ongeveer 1,1 personen per wagen. Ook in het goederenvervoer doet zich een ondergebruik van ver-

voermiddelen voor. Ongeveer 40% van de vrachtwagenkilometers worden leeg gereden. Een toename van het aantal personen per voertuig of een afname van het aantal leeg gereden vrachtwagenkilometers biedt bijgevolg belangrijke perspectieven t.a.v. de file-problemen.

Capaciteitstekorten doen zich plaatselijk en tijdelijk ook voor in het openbaar vervoer, terwijl een tekort aan breedte en diepgang plaatselijk de binnenvaart hindert. Een verschuiving naar spoorgebonden openbaar vervoer en de binnenvaart impliceert bijgevolg ook het wegwerken van deze capaciteitstekorten.

1.3.1.3. Zwakke substitutie-mogelijkheden tussen de vervoersmodi

Er dient naar te worden gestreefd dat tenminste een deel van de verwachte groei van het autoverkeer opgevangen zou worden door gemeenschappelijk vervoer en het langzaam verkeer. Het goederenvervoer over de weg dient te worden overgeheveld naar het spoor en het water (substitutie). In dit laatste geval biedt vooral het internationaal goederenvervoer kansen. Dit vervoer over de weg is zeer sterk gegroeid (bijna 300 % groei in tonkilometers ten opzichte van 1980).

Op grond van onderzoek zijn de verwachtingen over deze substitutiemogelijkheden niet onverdeeld optimistisch. Het gecombineerd vervoer waarbij in het bijzonder sprake is van vervoer van standaardeenheden, zoals containers en wissellaadbakken op internationale relaties en de langere afstanden binnen België biedt hiertoe nog het beste perspectief.

Ook de vervoerssystemen auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer vormen tamelijk gescheiden subsystemen voor personenvervoer. Veranderingen binnen één van de subsystemen brengen slechts ten dele substitutie-effecten van en naar andere subsystemen met zich mee.

Aan de basis van deze geringe substitutie-mogelijkheden liggen de verschillende systeemkenmerken van de verschillende vervoerssystemen. De belangrijkste oorzaak daarvan is gelegen in de forse reistijdverschillen tussen de verschillende vervoerswijzen. In tegenstelling tot het autoverkeer is het aanbod van traditioneel lijngebonden openbaar vervoer beperkt naar plaats (halteplaats) en naar tijd (volgens de bedieningsfrequentie). Langzaam verkeer is beperkt in actieradius. Bovendien is de bekendheid met de verschillende niet of weinig gebruikte vervoerssystemen over het algemeen zwak. Mede daardoor leiden verbeteringen van het openbaar vervoer over het algemeen slechts in beperkte mate tot minder autoverkeer, maar generen zij wel extra passagiers, waardoor per saldo de mobiliteit toeneemt.

Door zijn huidige relatief grote omvang is het autogebruik bovendien slechts in beperkte mate gevoelig voor wijzigingen in de andere vervoerssystemen.

Om complementair te kunnen functioneren moeten voldoende overslag- en overstapfaciliteiten voorhanden zijn.

1.3.1.4. Negatief imago van binnenvaart, spoor en openbaar vervoer (De Lijn, N.M.B.S.) ;

Aan het persoonlijk vervoermiddel wordt een persoonlijke status gehecht. Hier wordt het ook als intrinsiek waardevoller en geschikter beschouwd. Openbaar vervoer heeft dit vermogen niet ; appreciatie van het vervoermiddel ontstaat hier slechts in de mate men dat er van gebruik maakt.

Door de niet-gebruikers worden zowel het openbaar vervoer als de binnenvaart ervaren als een verouderde en weinig flexibele transportvorm. Een omschakeling van de geboden dienstverlening in de richting van een deur tot deur service, het opkrieken van het imago en de deregulering van de binnenvaartmarkt zijn noodzakelijke voorwaarden voor het bekomen van een verschuiving inzake vervoerswijze.

1.3.2. Externe mobiliteitsproblemen

Daarnaast blijken de grenzen aan onze mobiliteit hoe langer hoe meer bepaald te worden door de externe effecten van onze – op individueel gemotoriseerd verkeer afgestemde mobiliteit – op individuen, ruimte, milieu en samenleving.

1.3.2.1. Te grote onveiligheid

De laatste jaren doen zich op de Vlaamse wegen jaarlijks ongeveer 35.000 verkeersongevallen voor, met ongeveer 1000 doden, meer dan 9000 zwaargewonden en ongeveer 39.000 lichtgewonden als gevolg. Ook al neemt het jaarlijks aantal doden en gekwetsten de laatste jaren langzaam af, toch blijft de onveiligheid te groot. De lagere onveiligheid in de ons omliggende landen (Nederland en Groot-Brittannië) wijst erop dat tenminste een halvering van het aantal doden en zwaar gewonden tot de mogelijkheden behoort.

Het leed om het verlies van familieleden, vrienden en kennissen, om de blijvende handicap of hinder na een verkeersongeval... is in feite niet in kosten uit te drukken.

Daarnaast is er het terechte grote gevoel van verkeersonveiligheid.

Pogingen tot het omschrijven van de economische gevolgen van verkeersonveiligheid komen tot erg hoge bedragen. De kosten van de verkeersonveiligheid voor België worden door Dubus geraamd op 105 miljard in 1983 ; voor 1989 is dat opgelopen tot 135,4 miljard. Per reizigerskilometer bedroegen de kosten voor België in 1983 1,22 BEF, in 1985 was dat 1,49 BEF en in 1989 was dit 1,63 BEF². De berekening voor België raamt de totale financiële schade. Als er rekening gehouden wordt met de door de automobilisten gedragen kosten, komen we op 34 à 55 miljard BEF. Dat is nog steeds meer dan 60 BEF per 100 kilometer.

Andere studies geven eveneens dergelijke hoge bedragen. De “economische kosten van de verkeersoorlog” worden door een EU-werkgroep op 62 à 124 miljard dollar (tussen 1.800 en 3.700 miljard frank) geschat³. In Duitsland wordt de financiële schade voor 1986 door Grupp op 820 à 954 miljard frank geschat⁴.

1.3.2.2. Geringe verkeersleefbaarheid

Een gebied wordt als verkeersleefbaar beschouwd, indien het in zijn essentiële, kenmerkende functies door het verkeer niet wordt bedreigd of gehinderd. Verkeersfactoren die het functioneren van een gebied aantasten zijn de geringe oversteekbaarheid van de straten, de geluidshinder, het ruimtebeslag van rijdende en geparkeerde voertuigen, de resterende openbare ruimte voor de gebiedskenmerkende functies en finaal ook de milieu-hygiënische belasting door rijdende voertuigen.

De verkeersleefbaarheid van heel wat gebieden is op dit ogenblik niet gegarandeerd.

- De oversteekbaarheid van een weg wordt vooral bepaald door de oversteeklengte, de intensiteit van de kruisende verkeersstroom en de verdeling van de hiaten tussen de voertuigen in deze verkeersstroom.

- Het lawaai van wegverkeer bestaat uit rol- en motorgeluid. Bij lichte voertuigen is het rolgeluid overheersend bij snelheden groter dan 70 km/u. Bij vrachtwagens bepaalt het motorgeluid tot snelheden van ongeveer 110 km/u het geluidsniveau. De toegelaten geluidsniveaus voor het motorgeluid op korte afstand zijn vermeld in de volgende tabel.

Tabel 6. Toegelaten geluidsniveau van voertuigen in de EU

Aard van het voertuig	Geluidsniveau in dB (A), gemeten op 7,5 m van de trajectas van het voertuig	
	Vanaf 1.10.88	Vanaf 1.10.95
personenwagen	77	74
middelzware voertuigen	78-80	76-78
zware voertuigen	80-84	77-80

3 X, Onveilig verkeer kost EG 70 miljard ECU per jaar. Werkgroep wijst op mogelijke verbeteringen, in Financieel-Economische Tijd, woensdag 20 februari 1991, blz 6.

4 Bouladon, G., Coûts et avantages des véhicules routiers en Suisse, OFS, Berne, 1984, in Hennet, J.C., Ecomobile, Sortir de l'impasse des transports, Association Suisse des Transports (AST), Lausanne, 1988, blz. 40.

² De Coster, J.P., Effects externes des transport accidents, Texte présenté au Colloque Mobilité, Transports et Environnement, ULB, Institut Belge pour la sécurité routière a.s.b.l., Bruxelles, 1990, blz. 8.

Op 25 m afstand van een geasfalteerde verkeersweg met 5.000 voertuigen per uur, zoals bijvoorbeeld de E40 Brussel-Luik, bedraagt het geluidsniveau ongeveer 70 dB(A). Een verdubbeling van de verkeersintensiteit geeft een verhoging van 3 dB(A). Een verdubbeling van de snelheid leidt dan weer tot een toename van 5 tot 6 dB(A). Andere belangrijke factoren die het geluidsniveau in de omgeving van een weg bepalen zijn het percentage zwaar verkeer en het type wegdek. Het aantal vrachtwagens (en bussen) is sterk bepalend voor het geluidsniveau in de omgeving, aangezien één vrachtwagen gemiddeld evenveel geluid produceert als 10 personenwagens. Van alle types wegdek veroorzaakt open asfaltbetonverharding het minste rolgeluid, terwijl dichte asfaltbetonverharding aanleiding geeft tot een 3 dB(A) hogere geluidsproductie. De meest ongunstige wegbedekkingen zijn dwarsgegroefde cementbetonverhardingen en straatstenen of kasseien die een rolgeluid veroorzaken dat gemiddeld 10 dB(A) hoger ligt dan bij open asfaltverharding.

Spoorweglawaai wordt meestal als minder hinderlijk ervaren dan wegverkeerslawaai. Er is geen wetgeving die het maximale toegelaten geluidsniveau van een treinstel regelt.

Kwantitatieve gegevens over de schade aan de verschillende gebruiksfuncties zijn schaars en/of zeer verspreid. Kwalitatief wordt de voedselvoorziening beïnvloed, kan de watervoorziening worden gestoord en kunnen van het ecosysteem afhankelijke economische produktiewijzen zich nadelig ontwikkelen (bv. proceswater, houtproductie en -verwerking, landbouw). Andere schade kan zich voordoen aan gebouwen, en metalen constructieonderdelen. Kunstschaten kunnen verloren gaan. Ruimtebeslag leidt tot inperking van andere gebruiksvormen.

De gevolgen van versnippering van het landschap op de mens zijn pas recent onderkend⁵. De doorsnijding van leefgebieden van de mens leidt tot een toenemende barrièrewerking voor sociale functies. Zo zullen mensen zich over een langere afstand moeten verplaatsen om op dezelfde plaats te komen. Ook kunnen de recreatiefunctie en de landbouwfunctie van een gebied door versnippering worden aangetast. Ecologisch kan versnippering tot soortenvershraling leiden.

Verstoring ten slotte kan zowel fysieke als psychische aantasting van de menselijke gezondheid veroorzaken. De gevolgen van verkeerslawaai op de mens in de woonomgeving zijn verhoudingsgewijs goed onderzocht, gezien weg- en spoorverkeer een relatief groot aandeel leveren in de totale geluidsbelasting in Vlaanderen.

Directe gevolgen voor de gezondheid door blootstelling aan lawaai zijn slaapverstoring, gehoorsvermindering en in uitzonderlijke gevallen doofheid. Vanaf een niveau van ± 52 dB(A) kunnen ontwaakreacties optreden. Een omgevingsgeluid van meer dan 60 dB(A) verstoort in belangrijke mate de communicatie. Gehoorverlies kan zowel optreden bij continu als bij piekgeluid.

Indirecte gevolgen zijn stress en verhoogde bloeddruk. Lawaai zorgt ook voor een psychologische verstoring, zoals concentratieverlies en verminderde intellectuele en psychomotorische prestaties.

De regelgeving m.b.t. de maximale geluidsproductie van voertuigen wordt door de E.U. bepaald. Een verdere verlaging van de geluidsproductie van nieuwe voertuigen wordt hier voorzien. In Vlare II zijn maximale immissie-normen voorgesteld.

Om de verkeersleefbaarheid te verbeteren kunnen diverse maatregelen worden genomen :

- de beperking van de snelheid in de bebouwde kom tot 50 km/u werd reeds doorgevoerd. Door stringenter controles kan de verkeersleefbaarheid verder verbeterd worden ;
- de oversteekbaarheid kan worden verhoogd door de oversteeklengte voor de verkeersdeelnemers te beperken, door de snelheid van het verkeer te beperken en door afdoende ruimte te voorzien voor de erf functies van de straten ;
- de geluidshinder kan worden beperkt door in te grijpen op de verkeersintensiteiten door verkeerscirculatie-maatregelen (eventueel gedifferentieerd naar personenwagens, vrachtwagens en bussen), door aangepaste wegverhardingen en door maatregelen t.a.v. de geluidsemissie van de voertuigen ;
- meest ingrijpend, maar ook meest doeltreffend is de herinrichting van straten tot Zone-30-gebieden, woonerven en doortochten.

1.3.2.3. Milieuverontreiniging

De milieuverontreiniging t.g.v. het verkeer vindt plaats in de compartimenten lucht, bodem en water.

Men spreekt van verontreinigende gassen als de samenstelling van de lucht afwijkt van de aanwezigheid van de normale samenstelling.

Voor het verkeer zijn relevant : CO, CO₂, SO₂, NO_x en C_xH_y (waaronder benzeen en PAK's (polycyclische aromatische koolwaterstoffen)). Deze gassen worden in verschillende hoeveelheden uitgestoten door weg- en railverkeer, scheepvaart, raffinaderijen en elektriciteitscentrales.

- CO ontstaat door onvolledige verbranding van koolstofhoudende brandstoffen. Het aandeel van het wegverkeer in de totale uitstoot in Vlaanderen bedraagt ca. 90%.
- CO₂, ontstaan bij volledige verbranding van koolstofhoudende brandstoffen, wordt in grote hoeveelheden uitgestoten ; het aandeel van het wegverkeer bedraagt ca. 22%.

⁵ Van de Watering et al., in voorber.

- SO₂ wordt gevormd door de verbranding van zwavelhoudende brandstoffen en bij ontzwellingsprocessen. Het aandeel van het wegverkeer bedraagt hier ca. 4%.
- NO en NO₂ (NO_x) ontstaan bij verbranding. Dit komt enerzijds doordat in brandstoffen stikstof (N) zit en anderzijds doordat bij de verbranding het in de lucht voorkomende N₂ oxydeert. Het aandeel van het wegverkeer bedraagt ca. 61%.
- De emissie van koolwaterstoffen ontstaat opnieuw door onvolledige verbranding. Aan de emissies van het wegverkeer moeten ook nog de verliezen bij tankstations geteld worden. Benzeen

is één van deze koolwaterstoffen. Benzeen zit in benzine.

De evolutie van de emissies door het wegverkeer is voorgesteld in figuur 1. voor de verschillende contaminanten. Naast de daling van de Pb-emissie is vooral de stijging van de CO₂-emissie (38%) opvallend. Belangrijk is ook dat de NO_x(NO₂)-emissie sinds 1986 in vrij belangrijke mate is toegenomen.

Door het jaarlijks toenemend aantal voertuigen stijgen de emissies voortdurend.

fig 1. Evolutie van enkele emissies van het wegvervoer in Vlaanderen.

bron : EIVR, 1994

Lokaal, in omstandigheden waar weinig verspreiding mogelijk is (bv. smalle, druk bereden straten of in tunnels), kunnen zeer hoge concentraties ontstaan, die een risico inhouden voor de volksgezondheid. Er bestaat geen inventaris van dergelijke wegen, straten en tunnels in Vlaanderen

Door de hierboven omschreven grote emissies ontstaan allerhande secundaire hinder t.g.v. de luchtverontreiniging. Meest bekend is de te hoge ozonconcentratie tijdens de warme zomerperiodes.

Deze milieuhinder heeft allereerst gevolgen voor de gezondheid van de mens. Te hoge concentraties van CO kunnen leiden tot angina pectoris en algemene versuffing, zij bevorderen eveneens hart- en vaatziekten. Benzeen is kankerverwekkend. Te hoge concentraties van lood leiden tot bloedarmoede, leiden tot minimal brain disfunction, geleidingsstoornissen in de zenuwen en hebben een negatieve invloed op de enzyme-systemen in het bloed. Te hoge SO₂- en NO₂-concentraties kunnen leiden tot bronchitis en hebben een negatieve invloed op CARA (chronische aspecifieke respiratoire aandoeningen als astma). Dat geldt eveneens voor te hoge ozonconcentraties ; zij kunnen eveneens leiden tot beschadigingen van het longweefsel en tot een aantasting van de longfunctie. PAN leiden tot prikkeling van de ogen en slijmvliezen en hebben een negatieve invloed op CARA.

Grenswaarden voor de immissies van deze stoffen zijn o.a. in Vlare II vastgelegd. Maximale emissie-waarden worden door de E.U. bepaald. Hier wordt voor de volgende jaren een verdere verlaging van de grenswaarden voor nieuwe voertuigen voorzien. Toch blijven de geplande Europese normen boven de Amerikaanse waarden.

Bij nieuwe benzine-wagens is de catalysator sinds 1994 standaard ingebouwd. Bij evaluatie op de testbank blijkt dit tot een belangrijke reductie van luchtverontreiniging per voertuigkilometer te kunnen leiden. Buitenlands onderzoek en lopend onderzoek door het VITO met in het normaal verkeer gebruikte voertuigen geeft evenwel aan dat deze reducties in de praktijk niet gehaald worden. Bij diesellootvoertuigen zijn substantiële reducties van de uitstoot van schadelijke stoffen technologisch niet onmiddellijk haalbaar.

Tabel 7 geeft een overzicht van de voornaamste milieudoelstellingen waartoe de Vlaamse Regio zich tot nu toe heeft verbonden, of die door de Europese Unie in het kader van de duurzaamheids-politiek worden nagestreefd. Het betreft hier algemene doelstellingen ; doelstellingen specifiek voor de transportsector zijn momenteel nog in ontwikkeling. In deze nota wordt er daarom van uitgegaan dat de algemene doelstellingen in elke sector- en dus ook in de transportsector- worden doorgevoerd.

Tabel 7. Milieudoelstellingen België en Vlaanderen

Doelstelling	Overeenkomsten
CO ₂ tegen 2000 : emissies 5% lager dan in 1990	Belgische Ministerraad 29-05-1991 engagement t.o.v. de EG verbintenis op UNCED
tegen 2005 : -10%	vijfde milieu-actieprogramma EG
tegen 2010 : -20 à 25%	vijfde milieu-actieprogramma EG
NO _x tegen 1994 : stabilisatie op 1990 niveau	EG richtlijnen (vijfde milieu-actieprogramma EG)
tegen 2000 : -30 % t.o.v. 1990	Verdrag van Sofia (1988) : 1994 : zelfde niveau als 1967
SO ₂ tegen 2000 : -35% t.o.v. 1985	EG richtlijnen (vijfde milieu-actieprogramma EG)
	EG richtlijn ter bepaling van S gehalte diesel
	Helsinki Protocol (1985) : 1993 : -30% t.o.v. 1980
VOS tegen 2000 : - 30 % t.o.v. 1990	vijfde milieu-actieprogramma EG
geluid uitschakeling van blootstelling bevolking	voor verkeerslawaaï zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd.
aan geluidsniveaus > 65dBA	
geen toename van aandeel bevolking	
blootgesteld aan geluidsniveau 55-65 dBA	

Bronnen : Commission of the European communities (1991), Towards Sustainability ; Vlaamse Raad (1992), Beleidsbrief : Leefmilieu, natuurbehoud, landinrichting, drinkwatervoorziening.

Voor de meeste emissies ligt de uiteindelijke streefwaarde – t.t.z. de maximaal toelaatbare milieubelasting – lager dan de huidige doelwaarden. Wat bv. CO₂ betreft heeft de Vlaamse regering zich verbonden tot een reductie van 5% in 2000 t.o.v. 1990. De 'Toronto'- doelstelling (20% reductie t.o.v. 1988) werd als een minimaal vereiste streefwaarde voorgesteld om het broeikaseffect binnen aanvaardbare perken te houden. Ook in het Witboek van de Europese Commissie worden na het jaar 2000 verdere reductiemaatregelen aangegeven.

Met de huidige maatregelen worden deze doelstellingen niet gehaald.

1.3.2.4. Ruimtelijke problemen

Hieronder wordt gedetailleerder ingegaan op twee van de ruimtelijke problemen.

a. Ruimtebeslag

De transportsector legt met infrastructuur en stalingsruimte voor het voertuigenpark een aanzienlijk beslag op ruimte. Er kan hierbij onderscheid worden gemaakt tussen het directe en het indirecte ruimtebeslag. Het indirecte ruimtebeslag betreft alle ruimten in de buurt van infrastructuren, waarvoor praktisch geen ander gebruik mogelijk is. Het directe ruimtebeslag is ongeveer gelijk aan 1.025 km² (zie tabel 8), wat neerkomt op 7,6% van de totale Vlaamse oppervlakte. Een kwart hiervan wordt ingenomen door waterwegen en havens, 4% door de spoorwegen en 67% door wegen.

Tabel 8. Raming van het direct ruimtebeslag van infrastructuur (1993)

Aard infrastructuur	Totale lengte in km	Gemiddelde breedte (in m)	Ruimtebeslag (in ha)
Garages			2.802
Autosnelwegen	804	60	5.040
Gewestwegen	5.717	30	17.151
Provinciewegen	627	30	1.881
Gemeentewegen	50.000	9	45.000
Spoornet	1.718	25	4.295
Kanalen	1.060	100	10.600
Zeehavens	..	..	15.691

Noot : deze raming is een minimale raming ; de rangeerstations en de oppervlakte van de op- en afritcomplexen van de autosnelwegen (vooral de klaverbladen) zijn niet mee in rekening gebracht.

In het Milieu- en natuurrapport Vlaanderen 1994 wordt de bijkomende ruimtebehoefte aan hoofdweginfrastructuur geraamd op 1.900 ha. Het totale extra ruimtebeslag door de spoorwegen zou in dezelfde periode iets meer dan 1.000 ha bedragen. De omvorming van het waterwegennet wordt op 507 ha geraamd. Verder moet rekening worden gehouden met 731 ha extra ruimte in de Vlaamse havens en ongeveer 60 ha in de Vlaamse luchthavens.

Voor de in de periode 1994-2010 geplande verkeersinfrastructuur zijn vrij grote hoeveelheden grondstoffen noodzakelijk. Voor de bijkomende aanleg van autosnelwegen, gewestwegen en provinciewegen zijn 48,6 miljoen m³ zand, grind en steenslag noodzakelijk, voor de spoorwegen is dat 32 miljoen m³. Tijdens de werken aan de waterwegen en zeehavens komen respectievelijk 48 en 168 miljoen m³ vrij.

Naast het directe ruimtebeslag van infrastructuur moet ook rekening worden gehouden met afgeleide effecten. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan gronden voor slibberging.

b. Ongewenste ruimtelijke herstructurering

Door de ruimtelijk ongelijkmatige verdeling van bereikbaarheid worden comparatieve voordelen gecreëerd in het voordeel van goed bereikbare gebieden. Hierdoor ontstaan lint-vormige en vlek-vormige structuren die om ruimtelijke redenen (aantasting stedelijke gebieden, dichtvloeien van de open ruimte door suburbanisatie) en om verkeerskundige redenen (aantasting van de verbindingsfunctie door een toenemend belang van de ontsluitings- en erffunctie, geringe bereikbaarheid met langzaam verkeer) niet gewenst zijn. Voorbeelden van dergelijke ontwikkelingen zijn de winkel-linten, maar ook de ontwikkeling van bedrijventerreinen langs de autosnelwegen.

Een ongewenste ruimtelijke ontwikkeling kan eveneens het gevolg zijn van een economisch beleid dat de relatie tussen economische ontwikke-

ling en verbetering van bereikbaarheid foutief inschat. Deze verhouding is immers niet steeds eenduidig en lijkt ook niet zo dominant te zijn als historisch algemeen werd aanvaard. Veeleer lijkt het verbeteren van bereikbaarheid de reeds bestaande ontwikkelingstendenzen binnen een gebied te versterken. Wanneer een autonome groei in een streek bestaat, gesteund op een latent concurrentievermogen, dan leidt verbetering van bereikbaarheid tot een verdere ondersteuning van die groei. Gaat het daarentegen om een stagnatie van de groei, waarbij de latente ontwikkelingspotenties van het gebied zelf laag zijn, dan leidt een verbetering van de bereikbaarheid van het gebied en de blootstelling aan een toegenomen concurrentie vanuit de omgeving van het gebied, veeleer tot een verdere vernietiging van het lokale economische weefsel en tot een verdere leegloop van het gebied.

1.3.3. Sturingsproblemen

1.3.3.1. Zwakke marktwerking

In een sociaal gecorrigeerde markteconomie zijn marktmechanismen belangrijke sturingsmechanismen. De huidige prijsvorming inzake verkeer en vervoer verloopt evenwel moeizaam en soms zelf volledig mank. Het overmatig succes van het wegvervoer houdt verband met een aantal factoren. Het feit dat het hier om een uiterst flexibele vorm van vervoer gaat die adequaat inspeelt op de behoefte van de gebruiker is zeker niet vreemd aan het succes ervan. Een andere reden voor het succes van het wegvervoer is de kostprijs. Algemeen wordt aangenomen dat deze kostprijs te laag is omdat een aantal externe kosten (effecten) niet verrekend worden zoals de milieukosten, congestiekosten, onderhoud en verkeersonveiligheid. Het doorrekenen van de effectieve kosten van het vervoer aan de gebruiker zou een meer verantwoord verplaatsingsgedrag moeten teweegbrengen.

Tekortkomingen in de prijsvorming zijn het gevolg van :

- het feitelijk bestaan van monopolie- en oligopolie-posities (gebaseerd op prijsafspraken). Dit doet zich o.a. voor m.b.t. de zeevaart, havens, binnenvaart, spoor en stads- en streekvervoer ;
- de ongelijkmatige verdeling van vaste en verplaatsingsafhankelijke kosten voor de verschillende vervoersmodi. Zo zijn de verplaatsingsafhankelijke kosten van het wegverkeer (brandstofkosten, parkeerkosten, gewoon onderhoud) laag in vergelijking met de vaste kosten (o.a. afschrijving van de wagen, verzekering, voertuigbelasting, ev. afschrijving van de stallingsmogelijkheden). De prijs van een gewoon ticket voor het openbaar vervoer bestaat voor een deel uit een vergoeding voor het opstaprecht en voor een deel uit een kilometervergoeding, vaste kosten zijn er dan niet. De gebruiker houdt vrijwel alleen rekening met de verplaatsingsafhankelijke kosten ;
- het respectievelijk over- en ondergereguleerd zijn van de diverse vervoerssectoren ;
- de ongelijkmatige verdeling van controle en sanctionering t.a.v. overtredingen van sociale bepalingen en bepalingen inzake verkeer en vervoer (bv. zwartwerk, niet respecteren van wettelijk opgelegde rusttijden, maximale tonnage, maximale snelheid...) ;
- het afwentelen van kosten van ongewenste neveneffecten (hoog bij luchtvaart en vervoer over de weg, laag bij binnenvaart, spoorvervoer, stads- en streekvervoer en langzaam verkeer).

Zolang de prijsvorming vertekend blijft, blijft de doelmatigheid en efficiëntie van sociale, ruimtelijke en milieu-correcties van het beleid (te) beperkt.

1.3.3.2. Beperkte budgettaire (beleids)ruimte

Om de modale verschuiving naar meer milieuvriendelijke, collectieve en meer verantwoorde vormen van verplaatsing mogelijk te maken, moet men nu kunnen inspelen op de toekomstige vraag d.m.v. investeringen in projecten die kaderen binnen deze toekomstvisie.

Dit impliceert het vergroten van de budgettaire ruimte en een efficiëntere inzet van de middelen. Belangrijk hierbij is dat de traditionele wijze van verdeling over de vervoerswijzen (modi) en over de verschillende provincies heen wordt verlaten. In de plaats ervan komt het principe waarbij de middelen worden geconcentreerd op de finalisering van vervoersprojecten (i.p.v. verspreide infrastructuuronderdelen). Deze omvorming van het financieringsmechanisme in de richting van afgewerkte vervoersprojecten moet toelaten deze investeringen onmiddellijk te laten renderen.

Een belangrijk deel van de budgetten inzake verkeer en vervoer behoren tot de gewestelijke bevoegdheid. Daarnaast zijn er de middelen die tot de gemeentelijke en federale bevoegdheid behoren. Voor de uitvoering van een aantal internationaal belangrijke verbindingen zijn er ook middelen ter beschikking van de E.U.

1.3.3.3. Ontbreken van geïntegreerde beleidsaanpak binnen de verkeers- en vervoerssector.

Een beleid per modus, waarbij de raakvlakken uit het oog worden verloren, dreigt onderling concurrentieel te worden i.p.v. onderling versterkend. Binnen het verkeers- en vervoersbeleid is er een sterke behoefte aan een geïntegreerde aanpak die de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen nastreeft.

Deze behoefte aan integratie bestaat niet alleen binnen het verkeers- en vervoersbeleid zelf. Tot nu toe is het V&V beleid ten aanzien van bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen volgend. De huidige regels op het vlak van de fiscaliteit (aftrekbaarheid van vervoerskosten, verkeersbelastingen, e.a.) en de suburbanisatie zijn voorbeelden van ontwikkelingen die een mobiliteitsgenererend effect bewerkstelligen.

Het is dan ook strikt noodzakelijk dat met de doelstellingen van het strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen' rekening wordt gehouden bij de beleidsbeslissingen die gemaakt worden binnen de andere beleidsdomeinen. Evenzeer zal, omgekeerd, bij de uitstippeling van het mobiliteitsbeleid rekening worden gehouden met de prioritaire doelstellingen binnen de andere beleidsdomeinen

Specifiek t.a.v. de Vlaamse bevoegdheden is een projectbenadering niet alleen financieel en naar rendement een meer aangewezen mechanisme maar is het bovendien ook wenselijk vanuit organisatorisch oogpunt gelet op de grote gelijktijdige betrokkenheid van diverse partners (De Lijn, N.M.B.S., binnenvaart, havenbesturen, regionale, provinciale en gemeentelijke overheden en mogelijk zelfs privé ondernemingen).

1.3.3.4. Onvoldoende afstemming tussen ruimtelijk beleid en milieubeleid enerzijds en mobiliteitsbeleid anderzijds

Het opvangen van de mobiliteitsgroei via alternatieve en/of collectieve vervoersvormen stelt eisen aan de ruimtelijke configuratie van activiteiten/functies. Bij de lokatie van functies dient meer dan in het verleden rekening te worden gehouden met de verkeersgenererende effect van deze functie (mobiliteitsprofiel) en met het bereikbaarheidsprofiel van de lokatie. Dit vergt een specifiek lokatiebeleid.

De geringe afstemming tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid leidt tot een aantal problemen.

Ruimtelijke problemen t.g.v. deze geringe afstemming zijn o.a. :

- het ruimtebeslag van infrastructuurwerken wordt (te) groot ;
- de met infrastructuurwerken verbeterde bereikbaarheid leidt tot ongewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen ;
- de landschappelijke inpassing van infrastructuurwerken is niet altijd even zorgvuldig ;

- de geringe bundeling van een uitgebreid net van lijninfrastructuren leidt tot een versnippering van de ruimte.

Mobiliteitsproblemen t.g.v. deze geringe afstemming zijn o.a. :

- de mobiliteitsbehoefte wordt niet geminimaliseerd door een beleid gericht op spreiding i.p.v. menging van functies ;
- het onvoldoende invullen van specifieke eisen die aan de ruimtelijke configuratie van activiteiten/functies worden gesteld door de binnenvaart en het openbaar vervoer (ruimtelijke concentratie, minimale dichtheden).;
- het ondoelmatig gebruik van infrastructuren door een door de omgeving gegenereerde menging van verkeersfuncties (doorstroming, ontsluiting, erfactiviteiten).

1.3.3.5. Nood aan basisgegevens, deskundigheid en bijscholing

In Vlaanderen zijn op dit ogenblik een aantal opleidings- en bijscholingsmogelijkheden inzake verkeerskunde aanwezig. Het betreft hier enerzijds de diverse initiatieven binnen de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en anderzijds de H.S.V. te Diepenbeek (Sociale Promotie). Een volwaardige dagopleiding op het niveau hoger of universitair onderwijs ontbreekt. Binnen de Vlaamse administratie wordt dit als een tekort aanvoeld.

Daarnaast zijn er dagopleidingen t.b.v. de transportsector over de weg (secundair onderwijs) en diverse specifieke opleidingen binnen sommige deelsectoren van de transportsector.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

2.1. Lange termijnvisie

Het voorgestane mobiliteitsbeleid dient zich te integreren in een beleid van duurzame ontwikkeling.

Een duurzame ontwikkeling betekent oog hebben voor de diverse beleidsaspecten van de materie. Zo omvat een duurzaam mobiliteitsbeleid ook een economische, ruimtelijke, ecologische en sociale component. Deze aspecten kunnen in de mobiliteitsdiscussie niet los van elkaar worden gezien. Het in onderling verband brengen moet tot duurzame ontwikkeling leiden.

Bij de economische component gaat het om de vereiste bereikbaarheid van economisch relevante gebieden en lokaties. Het zal duidelijk zijn, dat voor een duurzame ontwikkeling van de Vlaamse samenleving de bereikbaarheid van die lokaties gegarandeerd moet zijn. Dat hoeft overigens niet altijd primair gelijkgesteld te worden met autobereikbaarheid, integendeel we moeten praten over selectieve bereikbaarheid.

Bij de ruimtelijk-ecologische component worden de grenzen van mobiliteit duidelijk gesteld. Het

voorkomen van een verdergaande aantasting van de openbare ruimte en van het woonmilieu door ongebreidelde uitbreiding van verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, is dan aan de orde. Daarbij spelen onder meer aspecten als geluidshinder, barrièrewerking, verkeersonveiligheid, emissies van vervuilende stoffen, energieverbruik en versnippering.

Ten aanzien van de sociale component gaat het erom een minimum basisniveau van mobiliteit te garanderen aan ieder lid van de Vlaamse samenleving op welke reële lokatie ook.

De laatste jaren wordt op alle beleidsniveaus de klemtoon gelegd op de noodzaak tot een globale mobiliteitsvisie ter bevordering van de harmonie tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

De belangrijkste taakstelling voor het Vlaams infrastructuur- en vervoersbeleid is dan ook te streven naar een efficiënt personenverkeer en goederenvervoer gericht op de vermindering van de verkeersoverlast op de wegen, het vergroten van de verkeersveiligheid, het verhogen van de omgevingsleefbaarheid en het tot stand brengen van een milieuvriendelijk en energiezuinig transportsysteem.

Aan de basis van dit beleid ligt het besef dat de huidige trendmatige evolutie nefast is voor de leefbaarheid en de toegankelijkheid van steden en economische centra in Vlaanderen en tevens verregaande negatieve economische en ecologische gevolgen zou hebben.

Dit beleid impliceert evenwel een trendbreuk en een sturend optreden vanwege de overheid om een verschuiving te realiseren van het wegvervoer naar alternatieve vervoersvormen. Deze benadering dient oog te hebben voor de functionele kenmerken van de verschillende transportmodi en voor de optimalisering van het gebruik ervan. Dit impliceert een geïntegreerd beleid over de verschillende vervoerswijzen heen en een gecoördineerde inzet van middelen.

2.1.1. Afremmen van de groei van het autoverkeer en het versterken van alternatieve vervoersvormen

In dit beleid staat het afremmen van de groei van het autoverkeer en het versterken van alternatieve vervoersvormen centraal. Wanneer slechts in beperkte mate wordt overwogen om over te gaan tot infrastructuuruitbreiding en gegeven het feit dat de aanwending van telematica voor verkeersbeheersing slechts een capaciteitsuitbreiding kan geven tot 15 %, is het afremmen van de groei van het autoverkeer en het realiseren van een modale verschuiving in de richting van de langzaam verkeer, binnenvaart, spoor en openbaar vervoer een noodzaak. Als dit niet gebeurt zullen zich immers congestieverschijnselen voordoen die de bereikbaarheid van o.a. economische centra hypotheke- ren.

Daarom moet op een selectieve en projectmatige manier worden geïnvesteerd in de uitbouw van de

alternatieven voor het wegverkeer (personen en goederen). Op de door verkeersgroei bedreigde schakels van het hoofdwegennet moeten gelijktijdig de congestiekosten worden doorgerekend aan de eindgebruiker door het selectief invoeren van een congestieregulerende tol (road-pricing), zodat de gewenste verschuiving inzake vervoerswijze kan worden gerealiseerd. Road-pricing is inderdaad een variabele regulerende heffing die bedoeld is om tijd- en plaatsgebonden congestie van het wegennet tegen te gaan. Het niveau van deze heffing is gericht op een gedragswijziging van de automobilist door middel van de prijs die hij op dat moment en op die plaats betaalt voor zijn deelname aan het verkeer. Tegenover die prijs dient de garantie van een vlotte doorgang te staan. Het betalen van deze meerprijs is een vrije keuze indien kwaliteitsvolle alternatieven worden aangeboden.

Voor de mobiliteitsontwikkeling betekent dit eveneens een accent op nabijheid. Het langzaam verkeer en het openbaar vervoer dienen maatgevend voor de inrichting op lokaal niveau te zijn. Dit kan door het aanduiden van gebieden waar de omgevingsfuncties en de eisen van toegankelijkheid zwaarder wegen dan de eisen van een vlotte verkeersafwikkeling en bereikbaarheid.

Alhoewel de voetganger in de statistieken weinig voorkomt vormt de voetganger de meest voorkomende en meest kwetsbare verkeersdeelnemer. Iedereen is voetganger op zijn tijd ofwel omdat hij geen auto wil, kan of mag besturen ofwel omdat hij gebruik maakt van het openbaar vervoer ofwel omdat hij de weg tussen parking en activiteitsplaats moet overbruggen. Over het aantal, de aard en de afstand van de voetgangersverplaatsingen bestaan weinig gegevens.

Fietzers en voetgangers zijn de meest milieuvriendelijke weggebruikers. De ruimtelijke inrichting dient het te voet gaan te stimuleren door de nodige afstandoverbrugging binnen "activiteitsruimten" te minimaliseren en deze zo aangenaam mogelijk in te richten. Daarbij is met name de woonomgeving, de binnenstad, de omgeving rond stations en halten van het openbaar vervoer en de recreatieve voorzieningen van belang.

Hoewel het fietsverkeer voor korte afstanden van 5 a 10 km het ideale vervoermiddel is, wordt voor deze afstanden, ook als er geen sprake is van tijds-winst, toch vooral de auto gebruikt. Ook voor langere afstanden (in het voor- en natransport) speelt de fiets een grote rol. Een groot gedeelte van het voortransport voor het openbaar bus- en treinvervoer wordt verzorgd door de fiets. De opbouw van het netwerk van openbaar vervoersdiensten dient in grotere mate te worden afgestemd op de fiets als voor- en natransportmiddel. Hierdoor kan de te verwachten verlaging van de netdichtheid van het openbaar vervoer worden gecompenseerd.

Het fietsen kan aantrekkelijker worden gemaakt en het imago kan worden verbeterd door :

- objectieve voorlichting over voor- en nadelen van de fiets ;

- bedrijven, winkels en instellingen moeten naast parkeerplaatsen voor auto's beschermde en beveiligde fietsenstallingen aanleggen ;

- op verkeersaders scheiding van auto en fiets te voorzien door de aanleg van kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen. Indien dit onmogelijk blijkt, is het noodzakelijk over te gaan tot het

- verlagen van de rijsnelheden tot 30km/u (zone 30),

- verlagen van de auto-intensiteiten door toegangsregelingen ;

- integratie van de fiets in het openbaar vervoer door beveiligde stallingen en mogelijkheden de fiets mee te nemen op de trein.

2.1.2. Herpositioneren van de bestaande financiële middelen

Om de gewenste verschuivingen te realiseren moeten én nieuwe financiële middelen worden gegene-reerd én de bestaande financiële middelen worden geherpositioneerd binnen het globale beleid inzake verkeer en vervoer.

Belangrijk hierbij is dat het traditioneel verdelingspatroon van de jaarlijkse budgetten wordt verlaten en vervangen door een systeem waarbij er een rechtstreekse band bestaat tussen enerzijds de projectinvesteringen en exploitatiebestedingen en anderzijds de opbrengsten na afwerking van het project. Hierbij wordt verwezen naar alternatieve financieringsmechanismen.

Inspelend op de 'toelaatbare' normoverschrijding (op niveau van de diverse normerende instellingen t.a.v. de overheidsfinanciën), is het hierbij belangrijk de financiering, de realisatie en de exploitatie van de prioritaire projecten onder te brengen in een geëigende projectorganisatie.

Ter verduidelijking kan het Europees standpunt ten aanzien van de Maastricht schuldratio norm worden aangehaald : "schulden aangegaan door 'openbare of private projectontwikkelaars' (ook op het vlak verkeersinfrastructuur) worden t.a.v. de norm niet tot de schuld van de lidstaat gerekend". Een voorwaarde hierbij is vanzelfsprekend dat het goede rendement van de ontwikkelde projecten kan worden aangetoond. Hierbij wordt rekening gehouden met de financiële opbrengsten na voltooiing van de projecten (hogere reizigersontvangsten voor het openbaar vervoer en inkomsten uit road-pricing).

Hiertoe is het functioneel categoriseren, optimaliseren en onderhouden van de bestaande infrastructuurnetwerken eveneens noodzakelijk. Met functioneel categoriseren wordt bedoeld dat elk infrastructuuronderdeel wordt ingepast in een netwerk van een categorie die wordt bepaald door functionele verkeers- en vervoersvereisten, die op hun beurt bepalend zijn voor de technische karakteristieken waaraan de infrastructuur moet voldoen. Het impliceert :

- de opdeling van het infrastructuurnet met hieraan gekoppelde minimale normen ten aanzien van de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid ;

- het op niveau brengen van elke schakel van dit net zodat de homogeniteit gewaarborgd is ;
- het onderhouden van elke schakel van dit net met het oog op de doorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid ;
- het detecteren van kritische punten en zoeken naar alternatieven bij calamiteiten.

Het operationeel houden van het patrimonium en het hiermee voorkomen van ongevallen en exuberante herstellingskosten is een noodzakelijke voorwaarde om Vlaanderen een competitief voordeel te bezorgen, de veiligheid van het vervoerssysteem te waarborgen en om overdreven of onnodige maatschappelijke kosten te vermijden

2.1.3. Geïntegreerde beleidsvoering

Het ter beschikking stellen van de nodige middelen is evenwel niet voldoende wanneer niet tegelijk wordt overgegaan tot een geïntegreerde beleidsvoering. Deze kritische succesfactor die nauw samenhangt met de vorige impliceert een engagement vanwege alle verantwoordelijke actoren (overheid en privé) om op een consistente manier de noodzakelijke beslissingen te treffen en deze met een correcte timing en de nodige financiële middelen uit te voeren, op te volgen en waar nodig bij te sturen. Het impliceert tevens het bewaken van de coherentie in (mobiliteits)beleid tussen de verschillende beleidsniveaus (gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, federaal en Europees) als het bewaken van de coherentie met andere beleidsdomeinen, in het bijzonder met de ruimtelijke ordening om van hieruit de randvoorwaarden te creëren ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid. De realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen is slechts mogelijk via één globaal geïntegreerd transportsysteem, waarin door een aanzienlijke modale verschuiving, niettegenstaande het afremmen van de groei van het wegverkeer, toch een selectieve bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Het aanbod dat wordt bepaald door de verschillende actoren moet op elk moment, in de juiste verhouding, op de juiste plaats de gewenste modale groei en verschuiving ondersteunen. De regelgeving die invloed heeft op de vraag en het gewenste en haalbare selectieve gebruik van het transportsysteem (verschillende modi) moet op elk moment in overeenstemming zijn met het aanbod.

2.1.4. Geresponsabiliseerde vervoersorganisaties

Aanvullend op de vereiste van een geïntegreerd beleid is de vereiste te kunnen terugvallen op een geresponsabiliseerde organisatie. Dit houdt o.a. in dat de dienstverlening aan de klant gebeurt binnen de afgesproken termijnen en volgens een competitief kwaliteitsniveau.

Het toegenomen milieubewustzijn en de steeds hoger worden maatschappelijk vraag naar een grotere verkeersveiligheid impliceren dat de zorg voor milieu en veiligheid van bij de conceptvorming tot op het niveau van de uitvoering wordt ingebouwd. Tegelijk moet ook het gedrag van de gebruikers evenals dat van de bedrijven/verladers worden

geheroriënteerd om de voorkeur te verlenen aan en initiatieven te ontwikkelen gericht op een veiliger en milieuvriendelijker verkeer.

Met het oog op de huidige vrije verladerskeuze, dat uitgangspunt is in het algemene vervoersbeleid in de EU, kan de overheid slechts voorwaarden scheppen voor een groter aandeel van het schip en de trein. Van het bedrijfsleven wordt verwacht, dat het een grotere efficiëntie zal nastreven, zowel wat betreft de eigen bedrijfsvoering (beladingsgraden en dergelijke) als het gebruik van de aangeboden infrastructuur en voorzieningen. Daarom dient een aantal multimodale transportcentra te worden gerealiseerd, waardoor de substitutie naar spoor en schip wordt gestimuleerd. Zo kan een einde komen aan de onevenwichtigheid in de doorberekening van de externe kosten tussen het wegverkeer enerzijds en het spoor- en waterverkeer anderzijds.

2.1.5. Handhavings- en educatiebeleid

De verkeerswetgeving en de bestraffing behoren op dit ogenblik tot de bevoegdheid van het federale niveau. Het toezicht op de naleving van de verkeerswetgeving behoort op dit ogenblik vooral tot de bevoegdheden van de gemeenten en het federale niveau. De bevoegdheden van het gewestelijk niveau situeren zich enkel op enkele deelgebieden (bv. netheid van de wegen, doorstroming stads- en streekvervoer, overlading van vrachtwagens) en op de wegen die onder haar beheer vallen (gewestwegen en autosnelwegen).

De omvang van handhaving, sanctionering en voorlichting kunnen worden geminimaliseerd indien de relatie tussen vorm, functie en gebruik voor ieder gebruiker duidelijk blijkt uit het algemeen beeld van de weg en indien de weg (en het voertuig) de nadelige gevolgen van eventuele tekortkomingen van de gebruiker kan beperken (duurzaam veilige weg).

Daarnaast zal het voorlichtings-, handhavings- en sanctioneringsbeleid op korte termijn verder moeten worden aangescherpt en geoptimaliseerd. Op langere termijn dient evenwel nagegaan te worden of het noodzakelijk is dat verkeersovertredingen onder de strafwetgeving dienen te blijven ressorteren en of het niet mogelijk is belangrijke onderdelen ervan binnen het administratief recht onder te brengen en meer te laten samengaan met de beheersbevoegdheden.

Eveneens dient te worden nagegaan welke mogelijkheden bestaan om het toezicht op het verkeersgedrag te automatiseren. Hierbij zal zowel dienen nagegaan te worden wat de mogelijkheden en beperkingen zijn van controle-instrumenten in de voertuigen en naast de verkeersinfrastructuur.

2.1.6. Uitbouw van geschikte informatiekkanalen

In een moderne informatiemaatschappij is de transmissie van data en informatie even belangrijk als de fysieke verplaatsing van personen en goederen. Vandaar de noodzaak om vanuit Vlaanderen de uitbouw van moderne informatiekkanalen tot een integraal informatiesysteem (informatiesnelweg) te

verzekeren. Hieronder verstaan we elke actie gericht op de realisatie van een moderne en voor iedereen toegankelijke infrastructuur voor elektronisch transport van informatie. Deze infrastructuur moet dienen als drager voor de huidige en toekomstige toepassingen gaande van telefonie over traffic management naar interactieve multimediatoepassingen. Verschillende actoren, zowel privé als overheid, gebruiken delen van deze informatiesnelweg. De plannen en het gebruik van deze actoren dienen te worden geregeld met het oog op integratie van de verschillende netwerken en standaardisatie van de toegang ertoe.

Door haar eigen infrastructuur en communicatienetwerken te realiseren voor verkeersbeheerssystemen (telematica) en ter beschikking te stellen van derden draagt de Vlaamse overheid bij tot de uitbouw van dit informatiesysteem.

Daarnaast, en specifiek naar het verkeer en vervoer toe, moet het beleid eveneens gericht zijn op het ontwikkelen van een globaal informatiesysteem m.b.t. de bereikbaarheidsmogelijkheden voor specifieke verplaatsingsmotieven of specifieke bestemmingen.

2.1.7. Doelgroepen

De capaciteit van de weg kan aanzienlijk worden verhoogd door het verhogen van de bezettingsgraad van voertuigen. Dit kan in het personenvervoer door carpools, bussen en andere vormen van collectief vervoer.

In eerste instantie kan het doelgroepenbeleid worden gehanteerd om de capaciteit van een wegvak te vergroten (carpool-lanes, toeritdoserend, e.d.).

Wenselijker is evenwel dat het beleid wordt verbreed naar het gebruik van het totale vervoerssysteem. De onderlinge samenhang tussen maatregelen voor verschillende vervoerswijzen en binnen een groter gebied voor specifieke gebruikersgroepen staan dan centraal. Op kortere termijn zal vooral t.a.v. het woon-werkverkeer een specifiek beleid worden ontwikkeld. Op langere termijn is uitbreiding naar andere doelgroepen (o.a. recreatie-verkeer) wellicht noodzakelijk.

Mogelijkheden die onderzocht zullen worden, zijn :

- Carpooling op vrijwillige basis komt niet gemakkelijk van de grond. Deelnamepercentages lager dan 1% zijn geen uitzondering. In die gebieden waar het woon-werkverkeer het zakelijk en beroepsverkeer "in de wielen rijdt" zou een beperking van het woon-werkverkeer gewenst zijn. Dit kan door bedrijven te binden aan een maximum kilometerproductie, m.n. in het woon-werkverkeer. Bedrijven kunnen het "verplichte" carpoolen realiseren door positieve incentives (beloningen, vrije tijd, auto-van-de-zaak e.d.) of beperking van bv. het aantal parkeerplaatsen, reiskostenvergoeding e.d. ;

- Het openbaar vervoer kan een grotere rol spelen in het woon-werkverkeer over langere afstanden. In dit perspectief is het niet goed te begrijpen dat er zoveel energie wordt besteed aan de realisatie van een supersnelle trein voor de zeer lange

afstandsverbindingen. Er dient meer aandacht te gaan naar het veel grotere potentieel van het woon-werkverkeer.

Op korte termijn zal het beleid ten aanzien van het doelgroepenbeleid vooral bepaald worden door :

- Verbeteren bedrijfsvervoerplannen.

Er zijn slechts een drietal manieren om de mobiliteit uitgedrukt in vervoersprestatie te beperken : verhoging van de bezettingsgraad van voertuigen, kortere verplaatsingsafstanden en gedragsveranderingen m.b.t. lokatiekeuze. Op elk van deze gebieden kan worden ingespeeld door een vervoersmanager, die belast is met het doen van voorstellen voor de verplaatsing van het personeel. Men kan het verantwoordelijkheidsgebied uitbreiden tot het bezoek van bedrijven of organisatie door het aanbieden van transport. Daarbij wordt in eerste instantie gedacht aan evenementen, congressen, bijeenkomsten en bezoekers. Twee alternatieve benaderingen blijven bij wijze van experiment ondersteund, nl. de benadering met de provinciale mobiliteitsmanagers en de benadering met de stedelijke mobiliteitscentrales in het kader van het Europese LIFE-programma (Gent en Leuven).

- Parkeerbeleid t.a.v. doelgroepen.

Er dient voor alle gebieden een parkeerbeleid te worden ontwikkeld, dat zowel de regulering van het parkeren als de financiering omvat.

Binnen de stedelijke gebieden dient het parkeren op alle plaatsen te zijn gereguleerd en moet er voor het gebruik worden betaald. Daarbij is onderscheid te maken naar bezoekers, bewoners (stalling, bewonersparkeren) en werkenden. Er dienen hier eerder maximale dan minimale normen te worden vastgesteld.

2.1.8. Het ontwikkelen van een draagvlak in grote lagen van de bevolking

Omdat de overheid uiteindelijk zal worden beoordeeld op de mate waarin zij erin slaagt de aanvaarde doelstellingen inzake mobiliteit te realiseren, is de bewustmaking en sensibilisering van de betrokken doelgroepen (bevolking, industrie, ...) een cruciale voorwaarde voor zowel de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de te nemen beslissingen als voor de slaagkansen van het voorgestane mobiliteitsbeleid.

2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode (regeerakkoord)

De laatste jaren wordt op alle beleidsniveaus de noodzaak beklemtoond tot een globale mobiliteitsvisie ter bevordering van de harmonie tussen de economische draagkracht, de algemene maatschappelijke belangen, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening.

De belangrijkste taakstelling voor het Vlaams infrastructuur- en vervoersbeleid is dan ook te streven naar een efficiënt personenverkeer en goederenvervoer gericht op de vermindering van de ver-

keersoverlast op de wegen, het vergroten van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid, het verhogen van de omgevingsleefbaarheid en het tot stand brengen van een milieuvriendelijk en energiezuinig transportsysteem.

2.2.1. Het "Mobiliteitsplan 2002"

Er is op het Vlaamse niveau een planmatiger, op langere termijn gerichte aanpak noodzakelijk, die gesitueerd is in het door het Ruimtelijk Structuurplan ontwikkelde kader.

Het "Mobiliteitsplan 2002" moet de economische, sociale economische afwegingen bevatten, die nodig zijn voor het vastleggen van de prioriteiten. Dit plan wordt voor eind 1996 ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorgelegd. 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, vele actieve toepassingen, fiscaliteit en heffingen).

De verschillende in dit plan voorziene beleidsmaatregelen 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 vervoersvoorzieningen, overslagmogelijkheden tussen weg, water en spoor.....

De inschakeling van multimodale modellen in het opstellen van mobiliteitsplannen vormt hierbij een belangrijk hulpmiddel dat de noodzaak tot experimenten op reële schaalgrootte kan doen verminderen. Voorwaarde is evenwel dat zij de mogelijkheid verschaffen de hoger genoemde prioriteiten in verkeersparameters te vertalen en een doorzichtige besluitvorming niet hypothekeren (multi-modale modellen dreigen soms een black box effect te creëren). Voorts dient ook zoveel mogelijk eenvoudigheid te worden nagestreefd in het inschakelen van dit instrument.

Essentiële elementen binnen de concrete invulling van dit plan zijn :

2.2.1.1. Categorisering van de bestaande infrastructuur

Het gebruik van de bestaande infrastructuur moet worden geoptimaliseerd door de kwaliteit van het net te verbeteren, de verschillende categorieën van (water)wegen en openbaar vervoerverbindingen duidelijk van elkaar te onderscheiden en de bijhorende verkeersbeheersingssystemen systematisch uit te werken en te ontwikkelen.

2.2.1.2. Thematische verfijningen van het beleidsplan

a. Veiligheidsplan

Door een systematische aanpak van de zwarte (kruis)punten, de herinrichting van de doortochten en de uitbreiding van de zone 30, moeten vooral de zwakke weggebruikers beter aan hun trekken komen.

Een effectief beleid inzake verkeersveiligheid veronderstelt tenslotte een grotere Vlaamse impact op een afstemming van infrastructuur, reglementering en daadwerkelijke handhaving. De instrumenten van de federale overheid moeten zich inpassen in de eindverantwoordelijkheid die bij de betrokken Vlaamse minister ligt. Alleen door deze integrale aanpak kan tegen het einde van deze legislatuur het aantal verkeersongevallen drastisch worden gereduceerd.

b. Leefbaarheidsbeleidplan

In dit kader zal het programma voor de doortochten en voor geluidshinderbeperkende maatregelen worden bepaald. Voor verdere details wordt verwezen naar het betreffende hoofdstuk "wegen".

c. Multimodale bereikbaarheidsplan

Vlaanderen moet zijn logistiek competitiviteitsvoordeel binnen Europa handhaven en verbeteren. Daarom zal de Vlaamse regering werk maken van de ontwikkeling van een selectief strategisch infrastructuurprogramma. In het kader van de complementaire ontwikkeling van de havens zullen de maritieme toegankelijkheid en de basisinfrastructuur van de havens worden geoptimaliseerd. Tegelijkertijd zal een Vlaams-Europese transportas worden uitgebouwd, waarbij het water-, weg- en spoorvervoer beter op elkaar worden afgestemd. De concrete projecten van dit strategisch infrastructuurprogramma zullen worden geselecteerd aan de hand van een duidelijk afwegingskader, waarbij rekening wordt gehouden met het strategisch belang, de weerslag op de omgeving en de financieringsmogelijkheden (zie verder sectorieel beleid wegen).

Het reeds ingezette programma voor de aanleg van fietspaden moet worden verruimd (met meer vrijliggende fietspaden, fietssluisen, fietsenstallingen, enz.)

2.2.2. Geïntegreerd stedelijk mobiliteitsbeleid via convenants

Zowel bij de planning als bij de uitvoering is een integraal beleid noodzakelijk. Provincies en vooral gemeenten, evenals de vervoersmaatschappijen moeten hier expliciet bij worden betrokken. Hier zal de rol van de mobiliteitsconvenants van cruciaal belang zijn.

Tussen alle betrokken partijen zullen wenselijk in ten minste 20 stedelijke gebieden mobiliteitsconvenants afgesloten worden. De kosten verbonden aan de concrete planning van de gezamenlijk ondernomen en/of onderling afgestuurde acties zal financieel worden ondersteund.

Aan de vastlegging van de diverse acties (met inbegrip van timing) zullen evenwel resultaatsverbintenissen van alle betrokken actoren worden gekoppeld.

Hiertoe zal het bestaande beleidsinstrumentarium inzake convenants, dat momenteel versnipperd is over verschillende initiatieven worden geoptimaliseerd. Terzelfdertijd zal het bestaande besluitvormingsproces met betrekking tot het beheer, de aan-

leg en de inrichting van gewestwegen in en rond stedelijke/gemeentelijke gebieden stapsgewijs worden gealigneerd op het afsluiten van dergelijke convenants.

De diverse convenants inzake verkeersveiligheid, mobiliteit en doorstroming van het openbaar vervoer zullen samengebundeld worden tot één geheel. Op deze manier zal het mogelijk zijn een globale visie te ontwikkelen inzake infrastructuurwerken voor zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) enerzijds en doorstroming van openbaar vervoer anderzijds.

Binnen dit kader zal van steden en gemeenten dus worden gevraagd om specifieke maatregelen te nemen inzake parkeerbeleid, bescherming van de zwakke weggebruiker en doorstroming openbaar vervoer. Hierbij wordt gedacht aan :

- beïnvloeding van verkeerslichten om openbaar vervoer voorrang te geven ;
- eigen tram- en busbanen voorzien ;
- aanleg en vernieuwing van voet- en fietspaden ;
- voldoende coördinatie bij wegeniswerken openbaar vervoer/wegen ;
- voorafgaandelijke afspraken met betrekking tot manifestaties binnen het stedelijk gebied ;
- ...

Parallele besluitvormingscircuits ontnemen immers iedere motivatie aan de betrokken actoren om tot reële engagementen te komen en moeten dus worden afgesloten.

De rol van de Provinciale commissie voor Verkeersveiligheid, de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen zal worden herbekeken. Ook zal de noodzaak van de coördinatiegroep "Doortochten" als adviesorgaan terug in overweging worden genomen.

Inhoudelijk gesproken zullen in deze stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsconvenants de maatregelen worden vastgelegd inzake de gecoördineerde manier waarop de milieuvriendelijke alternatieven worden ingebouwd met inbegrip van het lokatie- en vestigingsbeleid, verdichtingen rondom stations en het ondersteunen van het dynamisch vervoers- en verkeersmanagement (met stimulans voor school- en bedrijfsvervoerplannen, carpooling, verkeersbeheersingssystemen en een uitgebreid informatienetwerk voor alle gebruikers van het openbaar vervoer). In deze plannen moeten ook noodzakelijkerwijs de herinrichtingsmaatregelen van gemeentelijke, provinciale en gewestelijke wegen worden opgenomen.

In samenwerking met de administratie AWW, de mobiliteitscel en de VVM zal de inhoud van het globale mobiliteitsconvenant worden vastgelegd.

In ieder geval zullen inhoudelijk minstens de volgende aspecten onderdeel moeten uitmaken van dit convenant :

- de lijst van de partners die meewerken aan de realisatie van het convenant ;

- bepalingen wie voor welk onderdeel de verantwoordelijkheid zal opnemen ;

- een verkeerscirculatieplan voor alle vervoersmodi ;

- een parkeerplan met inbegrip van maatregelen t.a.v. bijzondere gebruikersgroepen, tarieven en eventuele tijdsbeperkingen ;

- maatregelen ter beperking van de parkeergelegenheden in de stadscentra ;

- maatregelen ter verhoging van het aanbod van openbaar vervoer ;

- maatregelen ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer ;

- maatregelen/investeringen ter bescherming van de zwakke weggebruiker ;

- maatregelen/investeringen ter verbetering van de halte-infrastructuur ;

- P&R-maatregelen ;

- maatregelen/investeringen inzake aanleg van fietsroutes en fietspaden ;

- maatregelen inzake ruimtelijke ordening en lokatiebeleid ;

- maatregelen om de netheid van het wegennet te waarborgen ;

- maatregelen inzake de wegverlichting ;

- een begeleidende informatiecampagne bij de start van het project ;

- een structurele en blijvende aanpak van de informatieverspreiding naar de inwoners ;

- de budgettaire planning van het project ;

- een concrete omschrijving van de evaluatiemethode die zal worden aangewend ;

- een concrete planning inzake de evaluatie van het project, zowel naar resultaten als budgettaire ;

- clausules met betrekking tot de niet-naleving en de gevolgen hiervan naar de diverse partners toe.

De administratieve diensten, belast met het mobiliteits- en infrastructuurbeleid zullen een belangrijke rol spelen in het vastleggen van werkbare criteria die een toetsing van de voorstellen tot mobiliteitsconvenants mogelijk maken en in het opstellen van een rangschikking naar prioriteit.

De nadruk die zal worden gelegd op het afsluiten van mobiliteitsconvenants zal op verschillende manieren een budgettaire vertaling vinden.

Conform de betrachting om het aantal mobiliteitsconvenants in stedelijke gebieden gevoelig te verhogen zal ook een overeenkomstige verruiming van het beschikbaar krediet voor de studiefase van dergelijke convenants worden voorzien.

Daarnaast vindt de introductie van dit nieuwe kader zijn weerslag in een voorstel tot creatie van een nieuw artikel op de V.I.F. begroting waarin de uitgaven met betrekking tot het uitvoeren van

mobilitéitsconvenants zullen worden aangerekend. Het betreft hier alleen uitgaven die buiten het wegbudget vallen. In het bijzonder wordt hierbij aangestuurd op de mogelijkheid om langs dit kanaal specifieke projectgebonden werkings- en/of investeringskosten van de V.V.M., verbonden met deze mobiliteitsconvenants, te bekostigen.

Op termijn moet het afsluiten van mobiliteitsconvenants resulteren in een toenemend aantal infrastructuurprojecten binnen het wegbudget, die onder de koepel van een mobiliteitsconvenant worden uitgevoerd. Het activiteitenprogramma, met hierin een specifieke codering voor projecten ressorterend onder de noemer 'mobiliteitscontracten' zal dan ook een belangrijke toetssteen zijn waaraan het welslagen van dit convenantsbeleid zal worden gemeten.

Door de bundeling van convenants zal vanuit de diverse diensten ook een bundeling van middelen kunnen worden gerealiseerd, waardoor de kans op succes merkbaar kan worden verhoogd, met als gevolg dat de resultaten ook daadwerkelijk zichtbaar zullen worden.

Inzake voorbereidende studies dienen een aantal maatregelen te worden genomen met betrekking tot de personeelsondersteuning in de diverse betrokken diensten.

2.2.3. Verkeersmanagement en doelgroepenbeleid

Om de automobilitéit te kunnen afremmen moeten alle milieuvriendelijke alternatieven op een gecoördineerde manier worden uitgebouwd : het langzaam verkeer voor voetgangers en fietsers, het gemeenschappelijk vervoer, het gecombineerd goederenvervoer en de binnenvaart.

Dit moet worden ondersteund door een dynamisch vervoers- en verkeersmanagement met stimulansen voor school- en bedrijfsvervoerplannen, carpooling, verkeersbeheersingssystemen (met verkeerssignalisering, toeritdosering op autowegen, blokrijden) en een uitgebreid informatienetwerk voor alle gebruikers van het openbaar vervoer.

Parallel hiermee dient het doelgroepenbeleid (bv. weekend-ongevallen, woon – school-, woon – werkverkeer, goederenvervoer) uitgediept en samen met de doelgroepen te worden uitgewerkt. In het bijzonder kan gewezen worden op het aandeel van scholen en bedrijven (al dan niet geconcentreerd op industrieterreinen) in de goederen- en personenverkeersstromen en de potentiële rol die zij dan ook kunnen spelen in het organiseren van gemeenschappelijke vervoersvoorzieningen binnen het kader van een stedelijk mobiliteitsplan.

Op basis van het actieprogramma "bedrijfsvervoerplannen" dat in 1995 werd opgestart onder de vorm van een aantal pilootprojecten zullen dan ook meer middelen moeten worden ingezet om de resultaten van deze pilootfase op ruimere schaal aan te wenden en anderzijds het opstarten van schoolvervoerplannen mogelijk te maken.

Tegelijk dienen alle hindernissen (waaronder fiscale) die de organisatie van dergelijke vormen van

gemeenschappelijke voervoersvoorziening in de weg staan te worden weggeruimd. Dit geldt vooral voor de realisatie van bedrijfs- en schoolvervoerplannen en de organisatie van carpooling.

In dit kader moet ook de afschaffing van de concurrentievergoeding worden gezien, die momenteel een financieel remmend effect heeft op het organiseren van gemeenschappelijk vervoer. De ontvangstenderving die hierdoor ontstaat bij de VVM dient derhalve te worden gecompenseerd.

2.2.4. Ontwikkelen van een draagvlak – doelgroepenbeleid

Voor het te voeren beleid moet ook het nodige draagvlak aanwezig zijn. Dit impliceert afgewogen en getimede communicatie met alle lagen in de bevolking en met de vervoerders, zowel t.a.v. het Mobiliteitsplan 2002 als op lokaal niveau bij de stedelijke mobiliteitsactieplannen.

2.3. Ten slotte

Het is duidelijk dat de Vlaamse regering slechts in deze opzet zal slagen wanneer tegelijk werk wordt gemaakt van een effectief mobiliteitsbeleid dat niet alleen de bereikbaarheid van economische centra maar tegelijk ook de basismobilitéit van de bevolkingsgroepen waarborgt. Dit moet gebeuren binnen de strikte voorwaarden die nodig zijn om de leefbaarheid, de veiligheid en het milieu in Vlaanderen te vrijwaren.

Een globalere en vernieuwde aanpak met het oog op een beheersing van de verplaatsingsbehoeften, een billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden en een drastische verhoging van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid van de woonkernen is meer dan nodig.

De verschillende beleidsmaatregelen moeten elkaar versterken, zoals ook de complementariteit van alle vervoerwijzen goed moet worden uitgebouwd (met een goed voor- en natransport voor het gemeenschappelijk vervoer, vervoer op maat met belbussen en treintaxi's, overslagmogelijkheden tussen weg, water en spoor, enz.).

Op basis van de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet het ruimtelijk beleid ertoe bijdragen om de mobiliteit beter te kunnen beheersen via een lokatie- en vestigingsbeleid, inbreiding, wonen en werken rond de stations en een actief parkeerbeleid.

Ook de spoorinvesteringen en het treinaanbod moeten zo goed mogelijk worden afgestemd op de doelstellingen van het Vlaams mobiliteitsbeleid. Daarom moeten de Gewesten betrokken worden bij het overleg over de investeringsprogramma's van de NMBS en kunnen ze ook aansturen op regionale beheersovereenkomsten met de NMBS. Dat vergt op zijn minst een doorzichtige beheersboekhouding, zodat alle kosten en baten op een objectieve manier gekend zijn.

De realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen is slechts mogelijk via één globaal geïntegreerd transportsysteem, waarin door een aanzienlijke modale verschuiving, toch een goede, zij het selectieve, bereikbaarheid wordt garandeerd. Het vervoersaanbod en de verkeersregelgeving moeten op elk moment, in de juiste verhouding en op de juiste plaats de gewenste modale groei en verschuiving ondersteunen.

Om deze doelstellingen te realiseren moeten een aantal middelen en instrumenten ter beschikking staan.

3. MIDDELEN

3.1. Regelgevend en institutioneel

3.1.1. Algemeen

Een goed verkeers- en vervoersbeleid in de geest van een duurzame ontwikkeling is slechts uit te voeren, wanneer een en ander ook in bestuurlijke zin goed wordt afgestemd.

Enerzijds ligt een aantal zaken op het raakvlak van aanpalende beleidsterreinen, zodat afstemming met de bevoegde Vlaamse collega-ministers of binnen de Vlaamse regering aan de orde is. Anderzijds ligt dit op het vlak van de bevoegdheid van gemeenten. Hier zijn afspraken-overeenkomsten de aangewezen vorm. Daarbij speelt ook de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn een wezenlijke rol.

Verder is een afstemming of overeenkomst met de andere gewesten of de federale regering noodzakelijk.

Tenslotte dient een globaal kaderdecreet tot stand te komen, waarin de verantwoordelijke minister van vervoer integrale en coördinerende bevoegdheden op het vlak van de mobiliteit verkrijgt. In zo'n decreet kunnen ook zaken zoals de oprichting van een mobiliteitsfonds, de verplichting tot het uitvoeren van mobiliteitseffectrapportering, ... worden opgenomen. Ook het geïntegreerd Vlaams mobiliteitsplan waarvan hoger sprake kan hiervan deel uitmaken.

3.1.2. Specifieke aanvullende juridische en administratieve initiatieven

Voor de juridische en administratieve initiatieven t.b.v. de specifieke sectoren worden naar de respectievelijke hoofdstukken verwezen. Hier worden enkel de globale aanvullende juridische en administratieve initiatieven omschreven.

Op een aantal punten dienen juridische en administratieve bepalingen te worden herschreven of vastgelegd, rekening houdend met de nieuwe situaties die zijn ontstaan sinds de opmaak van de bestaande wetgeving. Voor zover het een federale en/of een Europese bevoegdheid is, zullen deze initiatieven worden besproken in de I.C.V.I. (Interministeriële Conferentie Verkeer en Infrastructuur). Indien

nodig zal het oprichtingsdecreet van de Vlaamse Vervoermaatschappij worden aangepast.

Op gewestelijk vlak is alleszins een aanpassing van de parkeeromzendbrief en van de afwijkingsmogelijkheden tot het bouwen in de bouwvrije stroken langs een aantal gewestwegen (met inbegrip van het creëren van nieuwe toegangen) noodzakelijk.

Een effectief beleid inzake verkeersveiligheid veronderstelt een grotere Vlaamse impact op de optimalisering van de reglementering, daadwerkelijke handhaving, opleiding en infrastructuur. De instrumenten van de federale overheid moeten zich inpassen in de eindverantwoordelijkheid die bij de betrokken Vlaamse minister ligt. Alleen door deze integrale aanpak kan het aantal verkeersdoden en zwaar gewonden drastisch worden vermindert tegen het einde van de legislatuur. Hierbij wordt gedacht aan de omvang van de straffen, snelheidsbeperking tijdens het weekend, selectieve beperkingen in tijd van het vrachtvervoer tijdens het weekend.

3.2. Financieel

In hoeverre de financiering van dit beleid kan gebeuren binnen de bestaande beleidsruimte, door schrapping of vermindering van andere uitgaven, door het afstoten van niet-kerntaken of via overgedragen middelen dient te worden onderzocht.

Zo niet zullen bijkomende middelen moeten worden gegenereerd. Het regeerakkoord biedt hiertoe een mogelijkheid. Op p.14 stelt het regeerakkoord "daar waar retributies en hiermee gelijkgestelde heffingen niet overeenstemmen met het kostprijsniveau van de geleverde diensten, kan het tarief opgetrokken worden tot dit kostprijsniveau, zonder dat dit een alibi mag vormen voor de minder goede organisatie of de inefficiëntie van de uitvoerende diensten. Tevens kunnen heffingen worden ingevoerd met een ontradend effect.

Anderzijds zullen in de bestaande financieringssystemen doelmatigheidsprikkels worden ingebouwd, gekoppeld aan de invoering van prestatiegerichte financieringsmechanismen.

3.2.1. Budgettaireerschikking

In een periode van strikt budgettair beleid is de beleidsruimte van de Vlaamse regering hoedanook beperkt en in de eerste plaats een kwestie van herschikking van budgetten in functie van de bovenvermelde absolute prioriteiten en van compensatie op minder urgente of minder evidente ingrepen.

In continuïteit met het gevoerde beleid zullen het onderhoud en instandhouding van het bestaande wegenpatrimonium een noodzaak blijven. Evenwel dient de wenselijkheid van bepaalde instandhoudings- en onderhoudsmaatregelen te worden beschouwd vanuit hun bijdrage tot de realisatie van de overige kaderprogramma's. Meer bepaald zal het "Elektromechanisch uitrustingsplan 1996-1998" (onderhoud, instandhouding en nieuwe investe-

ring) terug worden onderzocht. Ook zullen de projecten, vallend onder de rubrieken "afwerken begonnen projecten", "afwerking bestaande wegen", en "nieuwe wegen", conform het advies van de Wegencommissie aan een prioriteitsonderzoek worden onderworpen. Enkel de meest urgente projecten (zoals het doortrekken van de A18 tot de Franse Grens) en de afwerking van projecten die omwille van vroeger aangegane verbintenissen absoluut uit te voeren zijn, blijven voorlopig weerhouden.

De evaluatie van de projecten van deze belangrijke deelrubrieken zal gebeuren binnen een multimodaal afwegingskader waarin het project wordt verantwoord in termen van de inpassing in de ruimtelijke structuur en (stads)landschap, de coördinatie met andere projecten, de mogelijke gekwantificeerde impact van dit project op de billijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden, sociaal en ruimtelijk, de verkeersleefbaarheid en veiligheid, het milieu en het energiegebruik. Conform de nieuwe rubricering zal ook steeds de bereikbaarheid via alternatieve verkeersmodi in beschouwing moeten worden genomen. Tenslotte zal de projectnota het standpunt van de gemeente(s), de betrokken vervoersmaatschappij en de AROHM bevatten.

Deze oefening tot herschikking van de begroting waartoe de administratie moet overgaan zal zo spoedig mogelijk worden opgestart en zal zijn eerste neerslag vinden in het activiteitenprogramma 1996.

3.2.2. Herstructurering van het V.I.F.

Teneinde een adequate toetsing van het gevoerde beleid in functie van de hoger gestelde prioriteiten mogelijk te maken moet de rubricering van de infrastructuurprogrammatie inzake verkeersinfrastructuur worden herzien. De voordelen van budgettaire globalisering van de kredieten die quasi integraal werd doorgevoerd in 1995 wegen niet op tegen de nadelen die gepaard gaan met het ondoorzichtig karakter van dergelijke wijze van werken.

Voorgesteld wordt het geheel van de verkeersinfrastructuuringsrepen op te bouwen rond vier algemene rubrieken die tegelijkertijd kaderprogramma's van het beleid zijn, te weten : instandhouding, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid van steden en gemeenten, en tenslotte multimodale bereikbaarheid. Bereikbaarheid dreigt immers te verworden tot een kwestie van automobilitéit alleen, waardoor andere vervoersmodi in de verdrukking komen of niet in rekening worden gebracht bij een afweging.

De middelen verbonden aan de uitvoering van deze kaderprogramma's worden in afzonderlijke rubrieken van het Vlaams Infrastructuurfonds opgesplitst. Zo wordt tegemoet gekomen aan een terechte bekommernis van de Inspectie van Financiën en het Rekenhof.

Tegelijkertijd zal met de administratie een codering worden doorgevoerd die toelaat de realisatie van een aantal krachtlijnen die horizontaal doorheen de rubricering lopen van nabij te volgen. In het bijzonder wordt hierbij gedacht aan realisaties

binnen het kader van het doortochtenprogramma, de mobiliteitsconvenants, het wegwerken van zwarte punten,.....

3.2.3. Correct prijsbeleid en fiscale maatregelen

Omdat het scheppen van infrastructurele voorwaarden op zich niet voldoende verschuiving van weg naar rail en water tot gevolg heeft, wordt ervoor gepleit om op Europees niveau ook voor het goederenvervoer een stelsel van 'prijsmechanische' maatregelen te ontwikkelen. Daarmee wordt het gebruik van het spoor en het schip gestimuleerd.

Ook t.a.v. het personenvervoer zal een aangepast prijsbeleid moeten worden ontwikkeld, zodat een economisch verantwoord verkeersvolume over de verschillende vervoerswijzen ontstaat. In dit prijsbeleid dienen de externe kosten eveneens te worden opgenomen (o.a. CO₂-taks). Om ongewenste economische effecten te vermijden en de gebruikers de tijd te geven aan de geherdefiniëerde bereikbaarheid dient het correct prijsbeleid geleidelijk te worden uitgevoerd. Ontradende heffingen en fiscale maatregelen zullen op billijkheid zijn gebaseerd. Het prijsbeleid zal daarom in Europees verband worden ontwikkeld en gefaseerd worden doorgevoerd.

Nagegaan zal moeten worden of dit prijsbeleid t.a.v. minder draagkrachtigen gecorrigeerd moet worden vanuit sociale motieven (cfr. vervoersarmoede) of dat deze correcties via het inkomensbeleid moeten worden doorgevoerd.

3.3. Werking – administratieve versterking

Voor de uitvoering van het verruimende beleid en in het bijzonder de ontwikkeling, begeleiding en evolutie van lokale mobiliteitsprogramma's is een degelijke administratieve ondersteuning en een efficiënte inzet van mensen en middelen van primordiaal belang.

Daarom moet op korte termijn een kader worden ontwikkeld waarbinnen de diverse administratieve diensten van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, belast met diverse aspecten van het verkeers- en mobiliteitsbeleid tot een duidelijke taakafbakening komen met het oog op een wederzijdse bevruchting van inzichten en know how.

In het bijzonder dient, met het oog op een wederzijdse bevruchting van wetenschappelijke en praktische know how de rol van de Mobiliteitscel ten aanzien van de administraties AWV en AWZ, als ook ten aanzien van de Vlaamse Vervoersmaatschappij te worden herbekeken. Een uitbreiding van het personeelsbestand binnen AWV, om het aspect beleidsvoorbereiding binnen deze administratie te versterken en de samenwerking met de Mobiliteitscel te bevorderen, zal dringend worden onderzocht.

De gecoördineerde realisatie van de Mobiliteitsprojecten en het bereiken van de vooropgezette resultaten vereisen de uitbouw van een projectoor-

ganisatie waarin alle actoren zich contractueel verbinden en de volle verantwoordelijkheid dragen voor de projectrealisatie, de resultaten en de financiering.

Daarom dient op korte termijn (begin 1996) een optimale organisatievorm op punt te worden gesteld, die tevens bepalend is voor de financieringsoptimalisatie met in achtnaam van de Vlaamse meesternorm en de Maastrichtnorm.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

4.1. Een geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap

Een duurzame ontwikkeling betekent oog hebben voor de diverse beleidsaspecten van de materie. Zo omvat ook een duurzaam mobiliteitsbeleid een economische, ruimtelijke, ecologische en sociale component. Deze aspecten kunnen in de mobiliteitsdiscussie niet los worden gezien van elkaar. Het in onderling verband brengen moet tot duurzame ontwikkeling leiden.

Bij de economische component gaat het om de vereiste bereikbaarheid van economisch relevante gebieden en lokaties. Het zal duidelijk zijn, dat voor een duurzame ontwikkeling van de Vlaamse samenleving de bereikbaarheid van die lokaties gegarandeerd moet zijn. Dat behoeft overigens niet altijd primair gelijkgesteld te worden met autobereikbaarheid, integendeel we moeten praten over selectieve bereikbaarheid.

Bij de ruimtelijk-ecologische component worden de grenzen van mobiliteit duidelijk gesteld. Het voorkomen van een verdergaande aantasting van de openbare ruimte en van het woonmilieu door ongebreidelde uitbreiding van verkeersinfrastructuur en het gebruik dat ervan wordt gemaakt, is dan aan de orde. Daarbij spelen onder meer aspecten als geluidshinder, barrièrewerking, verkeersonveiligheid, emissies van vervuulende stoffen, energieverbruik en versnippering.

Ten aanzien van de sociale component gaat het erom een minimum basisniveau van mobiliteit te garanderen aan ieder lid van de Vlaamse samenleving op welke reële locatie ook.

4.2. Relatie met federaal, provinciaal en gemeentelijk niveau

De samenhang tussen verkeer en vervoer met diverse andere beleidsterreinen is niet alleen op niveau van het gewest aan de orde, maar ook op het federaal, provinciaal en gemeentelijk niveau en op het niveau van de onderlinge hiërarchie.

Om er zorg voor te dragen dat men bij de planvorming van ruimte en infrastructuur oog blijft houden voor deze samenhang zullen tussen (samenwerkende) gemeenten en het gewest en andere partners afspraken (-overeenkomsten) moeten worden

gemaakt over het gebruik van ruimte en over het aanbod van infrastructuur en diensten en over vervoermanagement, ook al wordt het kader voor deze samenhang bewaakt door een decreet.

Uit deze afspraken-overeenkomsten moet duidelijk blijken dat de mobiliteitseffecten van ontwikkelingen op het gebied van de ruimtelijke ordening passen in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

Uiteraard moet bij een aantal terreinen ook een verticale afstemming worden nagestreefd (fiscale zaken, regelgeving, ..) en een afstemming op het Europese en federale regeringsniveau plaatshebben. Op deze manier wordt voorkomen dat incidentele maatregelen op langere termijn ongewenst blijken.

4.3. Relatie met de Europese Unie

Het mobiliteits- en infrastructuurbeleid krijgt, sinds de totstandkoming van de ééngemaakte markt binnen de Europese Unie, een nieuwe Europese dimensie.

De gewesten bepalen mee het beleid door een aangepaste vertegenwoordiging in de organen van de Europese Gemeenschappen.

De federale instantie vertegenwoordigt de Lid-Staat, maar inhoudelijk wordt het beleid gestuurd door de Vlaamse regering.

De beleidsvoorbereiding is volop aan de gang bij de Europese Raad. De Vlaamse regering speelt actief in op het Europese gebeuren. Het Vlaamse gewest wordt concreet betrokken bij de ontwikkeling van een transeuropees vervoersnetwerk.

De Europese Raad wil, ter bevordering van de groei, het concurrentievermogen en de werkgelegenheid, een stimulerende en coördinerende taak vervullen bij de opstelling van een ambitieus programma voor transeuropese vervoersnetwerken. Het Commissievoorstel houdt rekening met de adviezen van het Economisch en Sociaal Comité ; het Comité van de Regio's en het Europees Parlement.

Concrete projecten die in de komende vijf jaar van start moeten gaan, worden opgesomd voor alle vervoerstakken, met inbegrip van de wegen, spoorwegen, havens, de luchtvaart en het gecombineerd vervoer.

De Europese Raad hecht een groot belang aan een coherente, snelle ontwikkeling van het transeuropees vervoersnetwerk en in het bijzonder aan de 14 door de Europese Raad van Essen goedgekeurde prioritaire projecten.

De ontwerpbeschikking van het Europees Parlement en de Raad heeft tot doel richtlijnen vast te stellen met betrekking tot de doelstellingen, prioriteiten en de grote lijnen van de overwogen maatregelen op het vlak van de transeuropese vervoersnetwerken.

In deze richtlijnen worden de projecten van gemeenschappelijk belang aangegeven waarvan de

uitvoering moet bijdragen tot de ontwikkeling van een netwerk op communautair niveau.

De tijdshorizon is beperkt tot het jaar 2010. Het netwerk tracht de infrastructuurwerken voor het vervoer over land, over zee en door de lucht in één geheel te verenigen.

Het netwerk moet in de ruimte, zonder binnen-grenzen een duurzame mobiliteit van personen en goederen garanderen. Het netwerk wil de gebruikers een hoogwaardige infrastructuur aanbieden tegen optimale economische voorwaarden.

Alle vervoerstakken worden met inachtneming van hun respectieve voordelen gecombineerd, zodat een optimale benutting van de capaciteit wordt bereikt.

De ontwerpbeschikking behandelt naast de vervoersinfrastructuur ook de verkeersbeheer-, de positionering- en navigatiesystemen.

De vervoersinfrastructuur omvat o.m. de zeehavens, de waterwegnetten en de overslagcentra.

Het harmonisch functioneren van het netwerk en het doeltreffend beheer van het verkeer worden ondersteund met de nodige technische, informatica- en telecommunicatie-apparatuur.

Vervolgens worden door de Raad van de Europese Unie algemene regels uitgewerkt voor het verlenen van financiële bijstand door de gemeenschap op het gebied van transeuropese netwerken.

Ten slotte werkt de Raad van de Europese Unie ter ondersteuning van het beleid aan een richtlijn betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen.

C. VERVOER OVER HET WATER

C1. WATERWEGEN EN BINNENVAART

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken en korte termijnontwikkeling

1.1.1. Infrastructuurbeleid

Vlaanderen beschikt over een belangrijk waterwegenstelsel dat een coherent geheel vormt met het Waalse en Brusselse net. Centraal gelegen in Europa is het aangesloten op het Franse en Nederlandse waterwegenstelsel en via de Rijn, op de Duitse en andere Europese hoofdvaarwegen.

Om het waterwegenstelsel in stand te houden en aan te passen aan de behoeften van de moderne scheepvaart, zijn sinds 1957 onafgebroken moderniseringswerken in uitvoering. Deze beogen de veruiming van het merendeel van de bevaarbare rivieren en kanalen voor schepen tot 1350 ton (klasse IV). Andere kanalen worden geschikt gemaakt voor schepen tot 2000 ton (klasse V b). Tenslotte is er het project om het Albertkanaal op 9000 ton (klasse VI b) gabarriet te brengen om duwvaartkonvoien met 4 bakken mogelijk te maken.

Ook wordt, met het oog op de waterafvoerende functie, het hele net continu gerenoveerd en verbeterd.

Het huidige investeringsprogramma heeft zich geconcentreerd op het kanaal Brussel-Schelde, het Albertkanaal en de Leie.

1.1.2. Binnenvaartgebeuren

De Belgische binnenvaartsector bevindt zich in een moeilijke positie. Enerzijds verliest de binnenlandse vloot een belangrijk marktaandeel ten voordele van de buitenlandse vloot. Anderzijds neemt in de groeiende vervoersmarkt het relatieve marktaandeel af, zelfs ondanks de recente heropleving van het vervoer te water. Dit is vooral merkbaar op de binnenlandse vervoersmarkt.

De binnenvaart wordt ervaren als een verouderde en weinig flexibele transportvorm. De huidige overreglementering van de markt en de ondoorzichtigheid van de prijzenstructuur worden als belangrijke oorzaken aangewezen van deze relatieve achteruitgang van de sector in het goederenvervoer. De sector blijft zich bovendien nog steeds sterk richten op de traditionele zware sectoren en het vervoer van bulkgoederen. De toegankelijkheid van de sector voor nieuwe trafieken laat dan ook te wensen over.

Nochtans bieden zich nieuwe trafieken aan die in het bijzonder geschikt zijn om langs de waterweg vervoerd te worden, zoals stukgoederen en goederen uit de afvalsector. Een doorgedreven marketing en vrachtoprospectie naar klanten en verladers is dan ook noodzakelijk. De inspanningen van de v.z.w. Promotie Binnenvaart hebben in dit verband zeker een invloed gehad en zullen worden verdergezet. Sinds 1994 wordt op de grote assen een trafiekgroei vastgesteld.

Verder wenst de gebruiker van de waterweg een duidelijke, uniforme en actuele reglementering. Hij wenst op een eenvoudige en vlugge wijze te worden ingelicht over de situatie op de waterweg.

Ook dient een moderne waterweg over voldoende uitrusting te beschikken en is een begeleiding, door een vooraankondiging en situering van de schepen, een bijkomende troef die het veilige karakter van het waterwegtransport aanvult. In al deze klantgerichte taken zijn belangrijke verbeteringen en initiatieven nodig. Ten slotte wordt vastgesteld dat het vervoer te water meer en meer een nagenoeg uitsluitend internationaal karakter aan neemt.

1.2. Lange termijnverwachting

Uitgaande van het scenario waarin de bestaande maatschappelijke ontwikkelingen zich verderzetten, voorzien mobiliteitsprognoses over het algemeen slechts een lichte groei aan van het waterwegvervoer. Wil men toch bereiken dat ten minste een deel van de te verwachten groei van het goederenvervoer wordt overgeheveld, dienen zowel in het infrastructuurbeleid als in het binnenvaartbeleid duidelijke keuzes te worden gemaakt.

In de nabije toekomst zullen de budgettaire middelen voor investeringen in de waterwegen beperkt blijven en zullen de onderhoudskredieten nauwelijks volstaan voor de allernoodzakelijkste ingrepen. In deze context een pro-actief beleid voeren ten voordele van de binnenvaart is niet evident.

Verder zal de administratie Waterwegen en Zee-
wezen in overleg met andere administraties, in het bijzonder met de beheerders van de onbevaarbare waterlopen, onderzoeken, in welke mate investeringen en onderhoudswerken in deze bevaarbare waterlopen en kanalen niet in de eerste plaats moeten gericht zijn op de waterbeheersingsfunctie. Indien dit het geval is moet worden nagegaan welke instantie binnen het departement het best geplaatst is voor een doelmatig en kostenefficiënt beheer van deze waterlopen ; conform de principes van het integraal waterbeheer. Op langere termijn mag dus worden verwacht dat een aantal bevaarbare waterlopen in een andere categorie zullen worden ondergebracht.

Naast de optimalisering van de infrastructuur is een gerichte ondersteuning van de commerciële slagkracht van de sector noodzakelijk door rationalisatie (o.m. van de kostprijsstructuur), door sluitend wetgevend werk (m.b.t. de organisatie van de scheepvaart), door een aangepaste en eigentijdse marktordening en door een duidelijke bevoegdheidsafbakening tussen de gewesten en de federale overheid.

Tot slot zullen een actieve promotie en marketing van het product “Binnenvaart” het negatieve imago van deze sector moeten doorbreken.

1.3. Knelpuntensituering

Een aantal tegenwerkende elementen zijn :

- overreglementering van het gebruik van de waterweg (marktreglementering) ;
- onduidelijkheid over de reglementeringsbevoegdheid tussen federale overheid en gewest, wat de regelgeving op het gebruik van de waterweg betreft ;
- de infrastructuur en het gebruik ervan is nog onvoldoende homogeen (infrastructurele afmetingen, uitrusting, regelgeving, bediening, begeleiding) ;
- in het bijzonder een aantal “missing links” op de waterwegen verhinderen de rentabilisering van reeds gedane investeringen ;
- betere toegankelijkheid van het waterwegennet is gewenst (overslag) ;
- onaangepast ruimtelijk beleid voor het inpassen van industriegebieden langs de waterweg ;
- hoge laad- en loskosten ten gevolge van arbeidsreglementeringen en onaangepaste suprastructuur in de havens ;
- de problematiek voor de berging van de baggerspecie.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

2.1. Krachtlijnen van het beleid voor de lopende regeerperiode

Een lange termijnvisie dient gefundeerd te worden op het basisgegeven dat onze belangrijkste economische centra moeten kunnen genieten van de meest optimale hinterlandverbindingen.

Gelet op de budgettaire realiteit en rekening houdend met de hoge investeringskosten in deze sector, wordt de inzet van beschikbare middelen verder geconcentreerd in een beperkt aantal investeringsprojecten waarvan met grote zekerheid wordt verwacht dat zij een substantiële verhoging van de trafiekgroei genereren. Bij voorkeur moeten die investeringen gericht zijn op projecten die de aansluiting van de binnenvaart op andere vervoersmodi mogelijk maken of verbeteren, zoals kaaimuren die om één of andere reden buiten gebruik werden gesteld weer in gebruik nemen, de bouw van nieuwe laad- en loskades en ten slotte, met het oog op het realiseren van een geïntegreerd vervoersmodel, de bouw van multimodale terminals.

De effectiviteit van dergelijke projecten kan verder verhoogd worden indien een aangepast vestigingsbeleid langsheen de waterweg wordt ontwikkeld. Een ondersteuning via regelgevende maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening moet dit toelaten.

In het licht van de budgettaire realiteit en met het oog op een integratie binnen het op te stellen Mobiliteitsplan 2002 zal het bestaande “Splasch” (strategisch plan voor de scheepvaart) aan een onderzoek worden onderworpen. In ieder geval mag niet worden uitgesloten dat kanalen en waterlopen waarin tot in het recente verleden werd geïnvesteerd om de nautische functie te vrijwaren, maar die momenteel nog slechts marginale vervoerstroom genereren, niet langer zullen worden bestemd en onderhouden in functie van het behoud van de vervoersfunctie.

In functie van deze globale oefening die eind 96 moet zijn afgerond zullen de respectievelijke beheerders van de bevaarbare waterlopen instandhoudings- en investeringskredieten ter beschikking krijgen.

Naast de infrastructurale maatregelen moet een aangepaste regelgeving leiden tot meer slagvaardigheid en een commercieel en managementgericht binnenvaartbeleid. De sector heeft nood aan een meer doorzichtige prijsstructuur, een soepelere organisatie door het wegwerken van de overcapaciteit en een geleidelijke modernisering van de inlandse vloot.

Het uitwerken van scheepvaartbegeleidingssystemen zal de mogelijkheden van het waternet dienen te optimaliseren. Met dit verkeersbeheerssysteem zal het op elk ogenblik mogelijk zijn de situatie op de waterwegen te kennen en mogelijkheden bieden voor het begeleiden van gevaarlijke of buitengewone transporten om deze aan de diverse sluizen tijdig aan te kondigen.

Verder zal een duidelijkere en doorzichtigere uur-regeling voor de bediening van de kunstwerken worden uitgewerkt voor heel Vlaanderen, door optimale inzet van het personeel, door afstandsbediening van de kunstwerken en door automatisering of groepering van de bediening.

2.1.1. *Infrastructuurwerken*

2.1.1.1. Werken op de grote vaarassen

a) De verbinding Schelde-Albertkanaal-Maas

- Verdere afwerking van de modernisering op 9000 ton van het Albertkanaal en het verbeteren van het kanaal met het oog op de onmiddellijke rendabilisering van het project door het verbeteren van de vaarmogelijkheden op 4500 ton in het vak Antwerpen-Wijnegem.

- Als alternatief voor de verbinding Oelegem-Zandvliet die het kanaal met het noorden van de haven van Antwerpen verbindt, wordt onderzocht om het vak Antwerpen-Wijnegem op termijn op 9.000 ton te brengen. Zo nodig wordt een stedenbouwkundige reservatiezone in dit vak ingesteld. In functie van de zich aanbiedende mogelijkheden, kunnen verwervingen worden uitgevoerd, waarna geleidelijk verbredingen kunnen worden doorgevoerd. De realisatie van dit objectief is te spreiden op middellange termijn en vergt een continue inzet.

• Renovatie van de Royerssluis :

De Royerssluis dateert van 1907 en is sterk verouderd. Er zijn jaarlijks aanzienlijke investeringen nodig om de sluis operationeel te houden. Deze sluis is één van de drukst bevaren binnenvaartsluizen ter wereld en vormt een cruciale schakel voor het transitverkeer voor de binnenvaart tussen het Albertkanaal en de Schelde.

Omwille van de ingewikkelde verkeerssituatie, zowel te land als te water, en de cruciale rol die de sluis hierin speelt, is de renovatie van de sluis de enige mogelijkheid.

De lay-out van een nieuwe sluis moet o.m. rekening houden met de nieuwe mogelijkheden van het Albertkanaal en de eisen van short sea shipping.

b) Het kanaal Brussel-Rupel

Voltooien van de nieuwe kanaalarm in Hingene met monding in de Schelde, ter vervanging van de monding in de Rupel. Verder worden aanpassingen onderzocht in Puurs en Willebroek om het kanaal op termijn te moderniseren voor 9.000 ton

c) de as Leie-Ringvaart Seine Noord

Het 1.350 ton programma op de grensleie en traverse van Kortrijk is in uitvoering of wordt voorbereid. De opportuniteit van de geplande werken wordt onderzocht in het kader van het Seine Noordproject.

2.1.1.2. Voortzetten van het moderniseringsprogramma op de andere vaarwegen

Dit programma beoogt in grote lijnen de vaarmogelijkheden van bestaande kanalen te maximalise-

ren. Dit zijn o.m. een aantal punctuele aanpassingen of beperkte verbeteringen op diverse waterwegen.

2.1.1.3. Creëren van laad- en losfaciliteiten

Een efficiënt gebruik van de waterweg impliceert niet alleen het bestaan van een verkeersader op voldoende gabariet, maar tevens het creëren van mogelijkheden voor overslag, zowel ter hoogte van watergebonden bedrijven als van laad- en losinfrastructuur als onderdeel van een geïntegreerde vervoersketen (aandacht voor het containervervoer en geschikt voor gecombineerd vervoer). Dit zal bijdragen om op langere termijn een verschuiving van het internationaal vrachtvoer over de weg naar de binnenvaart te bewerkstelligen.

De investeringen gebeuren door :

a) Valorisatie van de bestaande laad- en loskaaien

Uit een inventaris van het gebruik van de bestaande laad- en loskaaien blijkt dat 60% thans ongebruikt blijft. Hiervoor bestaan hoofdzakelijk twee redenen :

1. De kaai werd in de loop van de tijd verlaten of is niet meer aangepast aan de moderne scheepvaart.

2. De ruimtelijke bestemming ingeschreven in het Gewestplan van de gronden palend aan de kaai-muur is niet in overeenstemming met het potentieel gebruik van de kaai-muur.

Het is evident dat acties ondernomen worden om de valorisatiemogelijkheden van deze kaaimuren en de aanpalende gronden terug in onderzoek te stellen. Uiteraard moet dit watergebonden grond-beheer inpasbaar blijven in de algemene doelstellingen van het grondbeleid, zoals hogerop uiteengezet.

b) Investerings in nieuwe laad- en loskaaien

Hieronder worden verstaan de bedrijfsgebonden laad- en losinstallaties. De privé-sector rekent erop dat de Vlaamse regering haar intenties om meer vervoer via de waterweg te laten verlopen, ook concreet invult door het aanmoedigen van de bouw van laad- en losinstallaties. Het is hierbij de bedoeling dat de nodige middelen ter beschikking worden gesteld voor de uitvoering van de bij decreet vastgelegde bepalingen tot betoelaging ten belope van 80 % van de basisinfrastructuur. Voor de quasi even dure suprastructuur wordt geen tussenkomst voorzien.

De verhoogde trafiek genereert bijkomende scheepvaartrechten en huur- of concessiegelden van gronden ten bate van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF). Op die manier worden op termijn de gewestinvesteringen door deze inkomsten terug verdiend.

c) Aanleg van multi-modale terminals

Het Vlaamse Gewest, op zich, is uitstekend gelegen voor de inplanting van multi-modale terminals t.a.v. de Europese transportassen. Om een optimaal rendement te verzekeren dient het aantal van

deze terminals beperkt te blijven. De lokatiekeuze moet een maximaal rendement verzekeren.

Als meest geschikte lokaties treden hierbij naar voor : het Rupel-Nete gebied en het Zeekanaal naar Brussel, de havengebieden van Antwerpen en Gent en de omgeving Meerhout langs het Albertkanaal.

De oprichting van terminals is belangrijk voor het tot stand brengen van intra-Europese ketens van gecombineerd vervoer waar alle transportmodi bij worden betrokken.

Bij de keuze van de inplanting zal ook de mogelijkheid van vervoer via short sea shipping een belangrijk element vormen.

2.1.1.4. Inpassen van de infrastructuur in het recreatieve areaal

Door zijn aard heeft de waterweg buiten de zuiver vervoerseconomische, nog andere functies te vervullen. Waar mogelijk kunnen faciliteiten worden gecreëerd voor de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden, zowel op het water als aan de oever. Een passende groeninkadering mag hierbij niet uit het oog worden verloren.

2.1.1.5. Natuurontwikkeling

Om de ecologische waarden van de vaarweg te ontwikkelen, zal waar mogelijk, aan milieu-technische natuurbouw worden gedaan. Belangrijke projecten zoals deze kaderend in het SIGMA-plan worden nu reeds binnen een breed opgezet overleg onderzocht om een maximale afstemming te bekomen tussen doelstellingen als natuurherstel en beveiliging van de bevolking tegen wateroverlast. Projecten, die kaderen in het kustverdedigingsprogramma en de uitvoering van het Maasdijsplan moeten in de toekomst op het gevolgde stramien in het kader van het SIGMA-plan worden beslist.

2.1.1.6. Vervanging van versleten infrastructuur en bedieningsorganen

Permanent moeten budgettaire voorzieningen worden getroffen om versleten of verouderde infrastructuur en bedieningsmechanisme te vervangen. De combinatie van beide maakt dat ook op waterwegen waar momenteel geen verruiming van het gabariet wordt gepland, investeringen moeten gebeuren om infrastructuren en electromechanische uitrusting te vervangen. Het gaat voornamelijk om het vernieuwen van sluizen en stuwen en om de renovatie van de oevers. Modernisering dringt zich niet uitsluitend om redenen van slijtage op. Ook dient de infrastructuur, waar mogelijk, te worden aangepast aan de meest recente technische evoluties. Anderzijds is de levensduur van kunstwerken ook beperkt. Deze levensduur is niet alleen bepaald door het concept van het kunstwerk of door de keuze van de gebruikte materialen, maar wordt in zeer grote mate beïnvloed door het onderhoud. Een tekort, zij het tijdelijk, aan onderhoud vermindert onomkeerbaar de levensduur van het kunstwerk.

Dit neemt niet weg dat het fysisch programma van deze onderhouds- en instandhoudingswerken zal worden opgesteld in functie van de hercategorisering van de waterlopen die zal plaatsvinden.

2.1.1.7. Onderhoud en vervangen van bruggen

De nog steeds explosieve groei van het vervoer, de zwaardere verkeerslasten en de agressieve inwerking van het milieu, zijn er de oorzaak van dat sneller dan voorheen, de huidige infrastructuur moet worden vervangen. Dit geldt in het bijzonder voor de beweegbare bruggen in de havens die tengevolge van hoge dynamische verkeerslasten voortijdig dienen te worden hersteld of vervangen. Sinds enige jaren wordt een nieuw schadeverschijnsel door scheikundige reactie, de alkali-silicareactie in betonstructuren vastgesteld. Deze kan leiden tot de vernietiging van het hele kunstwerk of een gedeelte ervan.

Het samenspel van deze factoren heeft een grote weerslag op het latere gedrag van het kunstwerk. Daarom wordt het gedrag van de kunstwerken stelsmatig en nauwgezet gevolgd, volgens een stricte procedure, zodat tijdig kan worden ingegrepen indien zich veiligheidsproblemen stellen.

2.1.1.8. Uitrusten van de waterweg

De infrastructuur moet aangepast zijn aan de transportmiddelen om een optimaal gebruik te garanderen. Daartoe zal de waterweg voldoende moeten worden uitgerust met signalisatie, meerplaatsen waar gedurende langere termijn kan worden afge-meerd, aansluitingen op allerlei nutsvoorzieningen, afnamepunten voor allerlei afval, moderne communicatiemiddelen, scheepvaartbegeleiding en automatisering.

De scheepvaartbegeleiding en automatisering moeten een optimalere werking garanderen, o.m. voor de controles die aan de sluizen te verrichten zijn en de permanente opvolging van de bewegingen op het net, zoals bijvoorbeeld van de gevaarlijke transporten. Door het centraal beschikbaar stellen van de reisgegevens van een schip, en het laten voorafgaan van deze gegevens tijdens de reis van het schip (vooraankondigen) worden een optimaal functionerende en vlot verlopende bediening en doorstroming van de scheepvaart verzekerd.

Dit kan gepaard gaan met een automatisering in de bediening van de kunstwerken of met een bediening van op afstand. Een vlot ter beschikkingstellen van de infrastructuur vereist dat alle kunstwerken efficiënt worden bediend met minimale kosten voor de overheid.

Op grond van de ervaring met de reeds in dienst gestelde installaties van automatisch en op afstand bediende bruggen op het kanaal Gent-Oostende, dient het programma voor automatisering en afstandsbediening van de bruggen, sluizen en stuwen te worden uitgewerkt, binnen het kader van de geplande herindeling van de waterwegen uiteraard.

2.1.1.9. Aanpassen van de waterwegen voor gecombineerd goederenvervoer

Voor de optimalisering van de containertrafiek wordt op het Europees netwerk een vrije hoogte van 9,10 meter onder de bruggen aanbevolen. De grote vaarwegen moeten hieraan worden aangepast. Door hun bijzondere aard voldoen het kanaal Brussel-Rupel, het kanaal Gent-Terneuzen en het afwaartse deel van de Zeeschelde en de Rupel aan deze vereiste.

Op het Albertkanaal, waar nog een aantal bruggen moet worden herbouwd, werd de hoogtenorm van 9,10 m ingesteld, zodat deze vaarweg, in het bijzonder in het traject Antwerpen-Wijnegem, op termijn aan deze vereiste zal voldoen.

2.2.2. Marketing

De huidige commerciële structuur van de Belgische binnenvaartsector wordt gezien als een belangrijke oorzaak van de crisis waarin de sector zich bevindt en die wordt gekenmerkt door een achteruitgang van het aantal Belgische schippers, het verlies aan vervoerscapaciteit, een dalend marktaandeel, een groeiende vervoersmarkt, enz...

Om in deze situatie verandering te brengen is het nodig gericht te werken, een voldoende flexibele en klantgerichte marktstructuur te ontwikkelen, beleidsmaatregelen te nemen om de markt te saneren en zo een normale concurrentie mogelijk te maken.

Twee doelstellingen moeten hierbij voor ogen worden gehouden, nl. de Vlaamse binnenvaartsector versterken en het gebruik van het transportmiddel binnenvaart stimuleren. Dit kan gebeuren in het kader van een nieuwe marktordening en een globale vervoerspolitiek waarbij wordt gepleit voor een vervoersmodel voor de binnenvaart dat op lange termijn ook kan worden toegepast voor de andere vervoersmodi.

Samen met de overgang naar een nieuwe marktstructuur is het creëren van een aangepast klimaat door de overheid gewenst.

In dit kader worden diverse maatregelen voorgesteld zoals :

- het onverminderd verderzetten van de inspanningen op het vlak van de infrastructuur op de bevaarbare waterwegen ;
- het invoeren van een “waterweg- en havenabonnement” in overleg met de havenbesturen ;
- steunmaatregelen op het vlak van de financiering van de intrestlast op de investeringen in vaartuigen, en voor de bevordering van de exploitatie (subsidiering overslagmechanismen geïnstalleerd op schepen) ;
- herziening van de reglementering inzake de vaste losdagen en aantal havenarbeiders in de huidige prijzensystemen. Dit systeem is te vervangen door een vaste dagprijs voor het lossen van een schip ;
- verplicht invoeren van de minimale boekhouding vanaf 1997 ;

- implementatie van sociale begeleidingsmaatregelen o.a. met betrekking tot de schippersfamilie, de uittreding van de schippers ouder dan 55 jaar gekoppeld aan sluis- en dijkdienst, enz... ;

- vastleggen van uniforme vaaruren op de voornaamste waterwegen (minimum garantie van 06u00 tot 22u00) en herziening van de wetgeving op het transport van gevaarlijke goederen over de waterweg ;

- invoering van een adequaat controlesysteem voor het vergunningsstelsel voor schepen uit niet Europese Unielanden ;

- ondersteuning van investeringen in de bouw van nieuwe schepen of verbouwingen die in Vlaanderen worden uitgevoerd ;

- instelling van een doorgedreven en in de tijd beperkte sloopregeling, gebonden aan een aantal voorwaarden met het oog op een gunstiger effect t.a.v. de huidige Europese sloopregeling.

2.2.3. Promotie van de binnenvaart

De voordelen van de binnenvaart als verkeers- en milieuvriendelijk alternatief voor het goederenvervoer over de weg worden erkend, maar zijn te weinig bekend. Om in het belang van de hele gemeenschap het transport via de waterweg op te voeren, moet promotie gevoerd worden.

Het Gewest heeft hierin een rechtstreeks belang. Vlaanderen heeft immers inzake binnenvaart een zeer groot pakket bevoegdheden verworven hetgeen ook een zware financiële verantwoordelijkheid oplegt. Het Gewest heeft er anderzijds, ook budgettair, belang bij dat het gebruik van de waterweg wordt opgevoerd, aangezien dit onmiddellijk de inkomsten van het Vlaamse Gewest doet stijgen.

Door de oprichting van de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd een taakverdeling met AWZ noodzakelijk.

Op grond van deze afspraken treedt de PBV adviserend en klantgericht op, terwijl bij de administratie de voorbereiding en uitvoering van het Vlaams overheidsbeleid inzake infrastructuur, beheer en exploitatie blijft berusten. De communicatie van de PBV met de voogdijminister verloopt, zoals gebruikelijk, via de administratie. De taken zijn dus complementair waarbij de PBV als directe schakel tussen de overheid en de gebruiker van de waterweg optreedt.

3. MIDDELEN

3.1. Regelgevend en institutioneel

Zoals hoger reeds aangehaald, zijn verschillende initiatieven nodig zoals :

- afstemming van beleid en beheer tussen bestaande diensten en instellingen ;
- besluit inzake het verlenen van subsidies voor de bouw van laad- en losinstallaties ;

- wijzigend besluit betreffende het toekennen van vergunningen (retributies) ;
- besluit houdende de regeling van de bediening van de kunstwerken ;
- regelgeving betreffende de scheepvaart op de bevaarbare waterwegen ;
- het homogeen maken van het waterwegennetwerk door eenheid te scheppen in reglementering, berichtgeving, verzamelen van gebruikgegevens, inning van scheepvaartgelden, vergunningen voor het verkeer op de waterweg en zijn aanhorigheden... ;
- regelgevingen ten aanzien van de verwijdering van scheepsafval en ladingresten ;
- regelgevende maatregelen ten aanzien van de Vlaamse Overheidsinstellingen, in casu de n.v. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en de Dienst voor de Scheepvaart.

3.2. Financiëel

Met de oprichting van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) heeft de Vlaamse regering een directe band gecreëerd tussen de inkomsten die kunnen worden verworven uit de exploitatie van de infrastructuur en de uitgaven verbonden aan de verbetering van het waterwegennet.

Deze band moet bijdragen tot het responsabiliseren van de hele administratie om de middelen zo zuinig mogelijk aan te wenden en de inkomsten te optimaliseren.

Voor deze optimalisering dienen vanuit de overheid hulpmiddelen te worden aangereikt, waaronder de recente actualisering van de retributietarieven voor het afleveren van vergunningen en het genereren van meer scheepvaartrechten en concessierechten als gevolg van betoelaagde laad- en losplaatsen.

De overheid kan dit helpen realiseren door de inzet van reglementaire middelen, de organisatie van de inkomstenverwerving in alle aspecten en de materiële ondersteuning ervan.

Verdere acties die te ondernemen zijn :

- rentabilisering door verkoop, verhuur, enz..., van niet meer dienstig patrimonium ;
- valorisatie van het patrimonium door een actief grondbeheer (cfr. de doelstellingen m.b.t. de nieuwe N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen), evenwel binnen het kader van het overkoepelend grondbeleid ;
- gericht betrachten van EG-steun voor het uitvoeren van investeringen ;
- het aanrekenen van bemoeiingskosten ;
- zoveel als mogelijk de vergoedingen voor averij ;
- kostendekkend maken ;

- het streven naar co-financiering en alternatieve financiering ;

- het algemeen streven naar het intenser gebruik van de waterweg wat moet leiden tot meerinkomsten op het vlak van het patrimoniumgebruik en van de scheepvaartrechten en op het vlak van het recreatief gebruik (d.m.v. vignet).

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

4.1. Europese reglementeringen

Buiten het Benelux-overleg, dat geaxeerd was op het situeren van de knelpunten op de hoofdwaterwegen in functie van het havenoverleg, werden tot op heden in de Europese Commissies weinig initiatieven genomen m.b.t. de binnenvaart.

Recent boog de Europese Commissie zich over bepaalde aspecten van de problematiek in het kader van de mobiliteit. Enerzijds werd de verbinding van het Seinebekken met het Scheldebekken opgenomen in de lijst van de projecten die een essentiële bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van de Trans Europese Netwerken (TEN). Anderzijds werden initiatieven genomen naar co-financiering van een nieuwe sloopactie en is een ontwerp-richtlijn in de maak over de afschaffing van de toerbeurtregeling.

De huidige transportmarkt wordt gekenmerkt door een schaalvergroting van de transportmiddelen. Deze evolutie doet zich ook zeer sterk voor in het vervoer op het water. De Vlaamse vloot bestaat voor een belangrijk deel uit kleinere schepen. Door de schaalvergroting en de vlootsamenstelling is er een overaanbod ontstaan van kleine schepen. Om het marktmechanisme niet te verstoren is het noodzakelijk dat een aantal kleinere schepen worden gesloopt.

Gezien de onmiddellijke betrokkenheid van Vlaanderen in deze aangelegenheden en de grote budgettaire impact, is een nauwgezette opvolging van deze materies bij de Europese Commissie een belangrijke opdracht. De Vlaamse regering heeft reeds op 20 juli 1994 bepaald hoe zij de nieuwe markt wil geordend zien, hoe zij de overgang naar deze nieuwe marktordening ziet en welke begeleidende maatregelen hiervoor moeten worden genomen ten aanzien van de schipperij.

4.2. Federale wetten en instanties

Onduidelijkheid blijft bestaan over de politieke bevoegdheid over de waterwegen.

Permanent overleg in de schoot van het Overlegcomité Federale regering – Gewestregeringen blijft een dwingende noodzaak. Dit probleem dient nogmaals te worden aangekaart in de schoot van de Interministeriële Conferentie voor Vervoer en Infrastructuur (ICVI). Enkel een wetgevend initiatief tot bijsturing van de Bijzondere Wet op de

Hervorming der Instellingen kan hier een definitieve oplossing brengen.

4.3. Samenwerkingsakkoorden

Zeer recent (29 maart 1995) heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gehecht aan een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten, betreffende de grensoverschrijdende waterwegen. Dit akkoord, dat nog door de Vlaamse Raad dient te worden bevestigd, regelt onder meer de samenwerking die noodzakelijk is bij de uitvoering van werken die op de waterwegen van een andere Gewest een grensoverschrijdende effect uitoefenen. Het regelt ook de samenwerking inzake hydrologie, betaling en verdeling van de scheepvaartrechten, signaleringsplicht van verontreiniging, samenwerking inzake regeling van de afvoerdebiëten, enz...

In het kader van dit samenwerkingsakkoord worden momenteel op ambtelijk niveau een aantal werkgroepen opgericht, die dit samenwerkingsakkoord op het veld dienen te implementeren.

Om te komen tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid blijft een nauwe samenwerking met de andere Gewesten een permanente opdracht.

Ook binnen het Vlaamse gewest zelf, waar het beheer verdeeld is over de Administratie Waterwegen en Zeewezen, de n.v. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer, de Dienst voor de Scheepvaart en de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen, zijn gelijkaardige samenwerkingsovereenkomsten in ontwerp of wordt uitvoering gegeven aan de bestaande samenwerkingsovereenkomsten.

4.4. Milieuwetgeving en Ruimtelijke Ordening

Rivieren en waterwegen zijn van nature uit nauw verbonden met belangrijke ecologische waarden.

Naast hun nautische functie houden zij bovendien enorme potentialiteiten voor andere landschappelijke en natuurontwikkelingen in zich, terwijl ook de recreatieve functie geenszins mag worden verwaarloosd. Tijdens de voorgaande legislatuur werden door de bevoegde ministers van milieu en openbare werken en de respectievelijke administraties reeds gezamenlijke stappen ondernomen om het beleid terzake beter op elkaar af te stemmen. De belangrijkste verwezenlijking tot nu toe is het opstarten van een concreet omschreven onderzoeksprogramma "Algemene Milieu-impactstudie Sigma-plan (AMIS)". Dit onderzoeksprogramma omvat een multidisciplinaire studie van het estuarieme milieu van de Zeeschelde. De studie moet resulteren in de ontwikkeling van een wetenschappelijk instrumentarium dat kan worden ingezet bij het uitwerken van een integraal waterbeheer voor het estuarium en in het bijzonder voor een oordeelkundige verderzetting van het SIGMA-plan 1e fase.

Een belangrijke opdracht voor het ruimtelijk beleid blijft de verzoening van deze diverse functies in een evenwichtig en planmatig beleid, dat tot uiting moet komen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Ten aanzien van de waterweg hecht dit plan vooral belang aan de havens, aan de internationale transportfunctie en aan de uitbouw en de bestemming van de langs het water gelegen industrieterreinen. Voor de watergebonden terreinen wordt in het plan voorgesteld ze voor te behouden voor intermodale activiteiten en voor industrieën die effectief transport langs het water organiseren.

Het belangrijkste knelpunt inzake ecologie van de waterlopen blijft de verontreiniging van de onderwaterbodems. Er zijn reeds heel wat initiatieven genomen door vorige ministers om tot een gezamenlijk en geïntegreerde visie op de bagger- en ruimspecieproblematiek te komen. De Gemengde werkgroep "Bagger- en Ruimspecieproblematiek Vlaanderen" was hierbij het discussieforum over de grenzen van de diverse instellingen en administraties die bij deze problematiek betrokken zijn heen. De werkzaamheden van deze werkgroep zullen onder voorzitterschap van de secretaris-generaal van het departement LIN worden verdergezet.

Een belangrijk objectief is en blijft de ontwikkeling van een baggerspecie en slibstortplan dat per bekken dient te worden opgesteld. Daarbij zal bijzondere aandacht moeten uitgaan naar het bekken van de "Beneden-Zeeschelde" waar het slibbergingsprobleem op dringende wijze stelt. Technische, financiële en ecologische aspecten maar ook en vooral alle aspecten van ruimtelijke inpassing en ordening moeten in dergelijk beleidsplan aan bod komen.

Eerst en vooral dienen de plannen structurele maatregelen te bevatten die de aangroei van het slibvolume in onze rivieren beperken. Deze maatregelen situeren zich in verschillende beleidsdomeinen.

Jaarlijks worden enorme massa's vruchtbare grond weggespoeld als gevolg van onoordeelkundig bodemgebruik en het rechttrekken van waterlopen. Op het vlak van de landinrichting en de landbouw dienen maatregelen te worden genomen die de erosie van de landbouwgronden indijken. Tevens moeten er maatregelen worden genomen om de natuurlijke slibafzetting in en langs de bovenrivieren te herstellen. De aanleg van overstromingsgebieden e.d.m. zou ook hier een belangrijke meerwaarde kunnen vervullen.

Waterverontreiniging vormt een andere belangrijke oorzaak van de niet-afhoudende slibtoevoer. De zuivering van de oppervlaktewaters is vanuit dit opzicht dan ook een structurele maatregel, wat de enige mogelijkheid is om het probleem aan de bron te bestrijden.

Deze structurele en preventieve maatregelen dienen integraal te worden verrekend in het beleidsplan voor de "Beneden-Zeeschelde" om de bud-

gettaire en ruimtelijke gevolgen van zo'n plan zoveel mogelijk te beheersen.

Uiteraard stelt zich het probleem van de sanering van de onderwaterbodems zelf. Voor de Beneden Zeeschelde wordt de nautische diepte gehypothetiseerd indien geen sanering wordt doorgevoerd. De Nederlandse wet op de verontreiniging van de oppervlakte wateren (W.V.O.) en het verdrag van Parijs (OSPARCOM) verplichten de Vlaamse gemeenschap het vervuilde slib uit de rivier te verwijderen.

Elders, waar het baggeren van de specie niet noodzakelijk is voor het verbeteren van de waterbeheersing en het onderhouden van de nautische diepte zal de ecologische en ruimtelijke impact van het aan land brengen en verwerken van de vervuilde specie worden afgewogen tegenover de huidige status quo. Het is dan ook belangrijk dat in het verlengstuk van het in-situ-onderzoek van de onderwaterbodems een ex-situ-onderzoek van de onderwaterbodems plaatsvindt zodat een beter zicht wordt verkregen op de ecologische impact van de onderwaterbodemverontreiniging- en sanering.

De watergebonden terreinen zullen worden voorbehouden voor intermodale activiteiten en voor industrieën die effectief transport langs het water organiseren.

C2. HAVENS EN MARITIEME TOEGANGSWEGEN

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken en korte termijnontwikkeling

De voortdurende groei van de wereldhandel leidt tot een stijging van het maritiem vervoer. In het overzees Europees vervoer staan de Vlaamse zeehavens in scherpe concurrentie met de buitenlandse havens.

De Vlaamse zeehavens zijn belangrijk voor onze economie : de toegevoegde waarde van de Vlaamse havensector in enge zin in 1990, exclusief de belangrijke havengebonden industrie, bedroeg ruim 76 miljard BEF. ("Economische betekenis van de vervoerssector in de Belgische en Vlaamse Economie " 1991 – Openbare Werken).

Dank zij de centrale maritieme ligging van Vlaanderen, de kwaliteit en produktiviteit van het aanwezig menselijke potentieel, het dynamisme van onze bedrijven en mits een gestadig en weldoordacht investeringsbeleid in infra- en suprastructuur kan de slagkracht van onze havens in de range Le Havre – Hamburg niet alleen worden gevrijwaard, maar ook nog worden verbeterd.

Een belangrijke voorwaarde hiertoe is dat de vier Vlaamse zeehavens een complementaire samenwerking nastreven en hun belangrijke troeven inzake infra- en suprastructuur uitspelen. Door de complementariteit en door als één groot havencentrum op te treden zullen de gezamenlijke concurrentiepositie verbeteren, de Europese en intercontinenten-

tale uitstraling versterken en kan een groter aandeel van de goederenstromen in de range Hamburg-Le Havre worden opgeëist.

1.2. Lange termijnverwachting

Het beleid van de Vlaamse Regering zal dan ook gericht zijn op de versterking van de internationale positie van de Vlaamse zeehavens. Deze beleidsstrategie dient vorm te krijgen in een aangepast investeringsbeleid waarin de nadruk op complementariteit wordt versterkt, in een moderne regeling voor de verhouding tussen het gewest en de havens voor het beheer van de havens en in weloverwogen bestuurlijke maatregelen.

1.3. Knelpuntensituering

1.3.1. Bijkomende financiële impulsen zijn noodzakelijk

Uit de confrontatie tussen de investeringsplannen en de budgettaire mogelijkheden blijkt duidelijk een financieringstekort. Voor de uitvoering van de strategisch beoordeelde projecten, zoals de verruiming van de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens, bestaat een structureel financieringstekort dat niet meer kan worden gevat binnen de huidige budgettaire voorzieningen. In 1996 zal dit investeringsprogramma van start kunnen gaan, deels door het ter beschikking stellen van een extra beleidsruimte, deels door compensatie op andere infrastructuurwerken.

In dit verband dienen de plannen van de havens binnen één strategische visie voor het geheel van de Vlaamse havens te passen. Een rolverdeling dringt zich op. Niet elke haven moet alles en hetzelfde kunnen doen. Niettemin zullen de havenplannen noodzakelijk om de concurrentiepositie van de Vlaamse havens te behouden, slechts kunnen worden gerealiseerd indien :

- voldoende continuïteit in de financiële middelen vanuit het gewest wordt verzekerd ;
- door financiële engineering een optimale aanwending van de beschikbare middelen wordt gerealiseerd ;
- een verhoging van de middelen wordt doorgevoerd, meer in het bijzonder via grotere autofinanciering door de havens evenredig met de baten.

1.3.2. De Maritieme toegankelijkheid

Een belangrijke voorwaarde voor het behoud of de versterking van de concurrentiële positie van onze havens is de verbetering van de maritieme toegankelijkheid, die door de geografische ligging van nature uit heel wat beperkingen vertoont.

De verruiming van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse Zeehavens behoort dan ook tot één van de belangrijkste opdrachten van het Vlaamse Gewest.

Derhalve is verbetering van de maritieme toegankelijkheid tot zowel de haven van Antwerpen (verdieping van de Schelde), de haven van Zeebrugge (verdieping van de Pas van het Zand) als deze van de haven van Gent in de eerst volgende jaren geprogrammeerd.

Inmiddels worden intensieve onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd. Jaarlijks wordt circa 35 à 40 miljoen m³ baggerspecie opgebaggerd, waarvan het grootste gedeelte in zee of in de Schelde wordt teruggestort. Onderhoudsbaggerwerken vergen jaarlijks een bedrag van ca. 3,8 miljard BEF.

Door de ondertekening van het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen, met het oog op de veruiming van de maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen, op 6 januari 1995, werd een belangrijke doorbraak gerealiseerd.

De uitvoering van de verruimingswerken werd hierdoor een topprioriteit. Dit weerspiegelt zich in de programmering van de noodzakelijke werken, die hoofdzakelijk baggerwerken, ruiming van wrakken en de uitvoering van milieumaatregelen omvatten.

In samenhang met de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken heeft Nederland tevens een oplossing geëist voor de sanering van de Beneden-Zeeschelde. Het terugstorten van baggerspecie in de Westerschelde op Nederlands grondgebied is onderworpen aan een vergunning in het kader van de Nederlandse Wet op de Verontreiniging van het Oppervlaktewater (WVO-vergunning). In het kader van deze vergunning werd door Nederland geëist dat aanzienlijke hoeveelheden slib op Belgisch grondgebied uit de Beneden-Zeeschelde dienen te worden verwijderd.

Om dit te realiseren heeft de Vlaamse regering, eind 1992, haar goedkeuring aan het "Cellenproject". Hierdoor kan de berging van het slib tijdelijk worden verzekerd door het te storten in de overdiepten in de Waaslandhaven.

De onttrekking van slib uit de Beneden-Zeeschelde zal echter gepaard moeten gaan met een groot-schalige slibverwerkings- en bergingsoperatie. Om deze operatie voor te bereiden heeft de Vlaamse regering de bevoegde ministers gelast met de uitwerking van een algemeen beleidsplan voor Bodemsanering van de Beneden-Zeeschelde (zie hoger).

1.3.3. De hinterlandverbindingen

Door hun centrale ligging in Noord-West Europa zijn de Vlaamse havens voorbestemd om een sterkere rol te spelen in de distributie van goederen. Het zijn de knooppunten in het West-europees infrastructuurnet waar overslag van goederen tussen de verschillende vervoersmaatschappijen plaatsvindt. De concurrentie van de zeehavens wordt meer en meer gekenmerkt door een sterke concurrentie van logistieke ketens waarin verbindingen met het hinterland een uiterst belangrijke rol spelen.

De versterking van de synergie tussen de havens en de verschillende vervoersmodi die de verbinding met het hinterland garanderen is daarom meer dan ooit van vitaal belang in de concurrentiestrijd.

In en rond alle Vlaamse havens dienen de bestaande verbindingen daarom te worden aangepast en uitgebouwd om de huidige en toekomstige goederenstromen te verwerken.

Omdat het overgrote deel van de goederen langs de weg wordt afgevoerd stellen zich op een aantal lokaties zware capaciteitsproblemen die op termijn de leefbaarheid van de havens in gevaar brengt. Niettegenstaande een actievere vervoerspolitiek zal worden gevolgd met betrekking tot de alternatieve goederenvervoersmodi, zoals spoor en binnenvaart, moet men beseffen dat de weg in belangrijke mate zijn aantrekkingskracht zal blijven behouden, waarbij het aandeel in de trafiek in absolute termen zal blijven toenemen. Capaciteitsuitbreiding van de bestaande wegeninfrastructuur zal dus hoedanook noodzakelijk zijn. (zie hoofdstuk D)

2. BELEIDSPRIORITEITEN

Zowel op korte als lange termijn dienen de volgende doelstellingen beoogd te worden.

2.1. Versterking van de internationale concurrentiepositie

Het haveninvesteringsbeleid moet gericht zijn op de versterking van de internationale concurrentiële positie van de Vlaamse zeehavens binnen de range Le Havre-Hamburg. Om een maximaal rendement te kunnen halen uit dit investeringsbeleid, is een complementaire samenwerking tussen de Vlaamse havenbesturen en een wederzijdse afstemming van de investeringspolitiek een noodzaak.

Deze beleidsstrategie moet o.m. vorm krijgen in een ontwerp Havendecreet waarin zal worden getracht om de complementariteit van de projecten en de samenwerking voor het investeringsbeleid te definiëren. Gelet op de sleutelpositie van de grote havenoperators in het beter op elkaar afstemmen van de investeringspolitiek van de havenbesturen zullen ook stappen worden gezet om dergelijke samenwerking te bevorderen. Immers op deze wijze kan de beschikbare capaciteit qua supra-, infrastructuur en middelen maximaal worden uitgeput. De concurrentiepositie van de havenbedrijven in de "range" zou hierdoor gevoelig worden versterkt.

Tevens zal na overleg met de havenbesturen een decretale regeling worden uitgewerkt waarin een grotere responsabilisering en soepelheid in het beheer en de exploitatie van het havenbedrijf centraal staan en het belang van de lokale verankering wordt onderkend.

Het ligt verder in de bedoeling de taak van het Gewest als financier van projecten duidelijk vast te

leggen. Het Gewest moet er in eerste instantie immers voor zorgen dat de havens de beste kansen krijgen door het garanderen van de maritieme toegankelijkheid en de uitbouw van de noodzakelijke hinterlandverbindingen. Voor de commerciële projecten wordt een nieuw investeringsregeling uitgewerkt. Het voorstel van de Havencommissie van 9 juni 1994 over de financiering en de besluitvorming van zogenaamde “commerciële projecten” vormt hierbij een goede uitgangsbasis voor verdere besprekingen.

2.2. Stimuleren van de transit- en distributiefunctie

De verdere ontsluiting van de zeehavens vereist een aangepast investeringsbeleid voor de realisatie van een multimodaal net van hoogwaardige verkeers- en vervoersassen, waarvan de Vlaamse zeehavens als knooppunten te beschouwen zijn. Deze uitbouw van de hinterlandverbinding moet de toegankelijkheid van onze havens blijvend garanderen.

Het haveninvesteringsbeleid dat traditioneel gericht is op de aanleg en uitbouw van commerciële infrastructures zoals kades, dokken e.d.m. zal geleidelijk meer nadruk leggen op de uitbouw en het verbeteren van de hinterlandverbindingen.

Naast de vaarwegen, zoals reeds hogerop toegelicht dient ook het spoor bij het optimaliseren van de multimodale bereikbaarheid een aanzienlijk deel van de toekomstige verkeers- en transportgroei van het wegverkeer weg te nemen.

In dit verband zal opnieuw bij de federale overheid en de NMBS met klem worden aangedrongen om naast de realisatie van de HST tijdig een aantal goederenlijnen uit te bouwen die de ontsluiting van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge via het spoor moeten verzekeren. Het spoor dient dan ook de volgende functies te vervullen :

- snelle en regelmatige verbindingen realiseren met regio's die met de scheepvaart moeilijk te bereiken zijn ;
- stimuleren van het gecombineerd vervoer.

De liberalisering van de markt in het kader van richtlijn 91/440 van de Europese Unie heeft intussen aanleiding gegeven tot het verschijnen van nieuwe actoren die in de goederenvervoer per spoor aantrekkelijke valorisatiemogelijkheden zien. Bij het uitblijven van positieve signalen vanwege de federale overheid of de NMBS, zal het Vlaamse gewest zich tot deze nieuwe operatoren wenden om de noodzakelijke ontsluiting via het spoor te realiseren.

2.3. Evenwichtige spreiding van de investeringen

De investeringen in de havens, vastgelegd in een rollend driejarenprogramma, zullen evenwichtig worden gespreid volgens bepaalde principes.

Dit betekent dat de investeringen gespreid worden over drie luiken :

1. het onvermijdelijke programma dat de werken bevat voor het verzekeren van de minimale veiligheid, de instandhouding van het patrimonium en de afwerking van de in uitvoering zijnde werken ;
2. het strategisch programma voor de realisatie van de Vlaamse hoofdtransportas, waarin ook de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is begrepen ;
3. de voorbereidende studies voor het nemen van beleidsbeslissingen voor het na 2000 te realiseren streefprogramma om de economische draagkracht te optimaliseren.

2.4. Aandacht voor de baggerspecieproblematiek

(zie hoger – Hoofdstuk Waterwegen)

3. MIDDELEN

3.1 Regelgevend en institutioneel

3.1.1. Ontwikkeling van een decretale regeling voor een vernieuwd havenbeheer

Met betrekking tot het havenbeheer werd onder de vorige legislatuur een ontwerpdecreet opgesteld dat o.m. een grotere responsabilisering in het beheer en de exploitatie van de havens in het vooruitzicht stelde. Het ontwerpdecreet werd evenwel niet door de Vlaamse raad behandeld.

Via dit ontwerpdecreet zou de rechtspersoonlijkheid van de havens worden verleend door een autonome N.V. met eigen bestuursorganen. Het ontwerpdecreet was gebaseerd op een aantal principiële doelstellingen en omvat tal van vernieuwingen en innoverende principes, mede op vraag van de havens en de Vlaamse Havencommissie :

- éénvormigheid in de werkingsvoorwaarden ;
- autonomie en rechtspersoonlijkheid met eigen bestuursorganen ;
- participatiemogelijkheid ;
- publiek karakter van de havenactiviteiten ;
- minimale tussenkomst van de Vlaamse regering ;
- er wordt ruimte gecreëerd voor een eigen bedrijfsstrategie en commercieel beheer, een onafhankelijk management, een soepeler personeelsbeleid en een eigen besluitvorming, met verzekering van de lokale verankering.

In het Memorie van Toelichting werd in principe de mogelijkheid open gehouden de autonome N.V., opgericht krachtens het decreet, om te vormen tot een autonoom gemeentebedrijf of een intercommunale. Thans, na de goedkeuring van de “Wet Erdman”, worden in principe meerdere beheersformules mogelijk. De bepalingen van dit

ontwerpdecreet zullen worden aangepast om met deze nieuwe situatie rekening te kunnen houden.

3.1.2. decretale regeling voor het haveninvesteringsbeleid

Er dient ook een decretale regeling te worden ontworpen voor het haveninvesteringsbeleid. Het vernoemde ontwerpdecreet legde een taakverdeling vast tussen het Vlaamse Gewest en de havenbesturen. Zoals hoger al werd aangestipt, zal de mogelijkheid van een nieuwe financieringsregeling worden onderzocht en zal worden nagegaan hoe doelstellingen als complementariteit en samenwerking kunnen worden vertaald in dergelijke financieringsregeling.

3.2. Tienjarenplan

Gezien de omvang van de bedragen die gemoeid zijn met de havenprojecten is een lange termijnplanning in de vorm van een rollend tienjarenprogramma een dwingende noodzaak om de continuïteit van de investeringen te waarborgen.

Nagenoeg elk havenproject dient, om budgettaire reden, gespreid te worden over verschillende jaren. Binnen de budgettaire marges zal worden gestreefd naar een optimale timing, om de projectkost zoveel als mogelijk te drukken.

Hiervan uitgaande wordt een rollend driejarenprogramma gedistilleerd, dat jaarlijks, in functie van de toegekende middelen, zal worden aangepast.

De invulling van het driejarenprogramma zal tevens met de nodige flexibiliteit gebeuren om te kunnen inspelen op snel evoluerende technische en economische noodwendigheden, die het havenwezen kenmerkt.

3.3. De Vlaamse Havencommissie

De V.H.C. dient samen met de administratie een belangrijke rol uit te oefenen om het beoogde beleid voor te bereiden en te realiseren.

Terwijl de administratie in de eerste plaats de technische kant van het havenbeleid dient uit te werken, kan de Havencommissie door haar samenstelling het gepaste overlegorgaan en forum zijn om diverse standpunten, die leven binnen de haven gemeenschappen, te uiten en op elkaar af te stemmen. Het organiseren van dit overleg en het objectief adviseren over sociaal-economische havenmateries, samen met de werking van de administratie, moeten leiden tot een goed gefundeerd en constructief Vlaams havenbeleid.

Het is bovendien gewenst dat de Havencommissie in overleg met de administratie een coördinerende en adviserende rol speelt naar de havengerelateerde ontwikkelingen in het raam van de Europese Unie en de internationale organisaties.

Dit betekent ook dat de taak voor het secretariaat van de V.H.C. duidelijker dient te worden bepaald en eventueel te worden uitgebouwd.

De technische kennis die hier en in de werkgroepen voor handen is, dient er voor te zorgen dat niet alleen ieder dossier een gelijkwaardige technische behandeling krijgt, maar vooral een onafhankelijk technische nota aflevert aan het beleid.

Binnen de huidige werkwijze van de Vlaamse Havencommissie laat de doorstroming van deze technische informatie uit de werkgroepen naar de adviesverlening, en in tweede instantie naar de bevoegde overheid, soms nogal te wensen over, zodat het advies aan waarde inboet. Bovendien wordt in de technische behandeling van de dossiers nog niet voldoende rekening gehouden met het feit dat dergelijke projecten ook op hun ruimtelijke, ecologische en mobiliteitsimpact moeten kunnen worden beoordeeld.

Deze tekortkomingen moeten op korte termijn het voorwerp uitmaken van grondige besprekingen om het nut van de Vlaamse Havencommissie te verhogen. Indien nodig zal hiertoe de decretale basis van de Vlaamse Havencommissie worden bijgesteld.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

De Vlaamse havens zijn belangrijke vervoersknooppunten in Noord-West Europa. Dit vervoer wordt gegenereerd door de economische activiteit in de regio. Het Vlaamse havenbeleid dient hierop afgestemd te worden. Om hun concurrentie positie veilig te stellen dienen de havens in te spelen op de voortdurende wijzigingen in het economisch leven, de daaruit volgende trafieken en wijzigende goederenbehandelingstechnieken.

Dit vergt een permanente uitbouw en aanpassing van de bestaande infrastructuur en suprastructuur. De Vlaamse havens zijn gegroeid vanuit stedelijke kernen en hebben, om in te spelen op de trafiekgroei en de nieuwe behandelingstechnieken, geleidelijk beslag gelegd op de grote open ruimten.

Bij de verdere uitbouw van de zeehavens zullen dan ook bijzondere maatregelen worden genomen om het ruimtelijk beslag en de milieuoverlast tot een minimum te beperken. Deze moeten het leefklimaat rond en om de havengebieden geschikt houden voor mens en natuur.

Om de storende gevolgen van de havenactiviteiten voor de natuur en de bevolking te beperken, biedt de aanleg van bufferzones met behulp van onderhoudsbaggerspecie mogelijkheden. Vanuit dezelfde bekommernis om de ruimtelijke impact zal de renovatie van oude havengedeeltes en de ontwikkeling van inbreidingsgerichte projecten binnen de bestaande havenzones worden nagestreefd.

De verdere ontwikkeling van onze havens wordt in belangrijke mate gedetermineerd door de verdere uitbouw van de Vlaams-Europese Hoofdtransportas, die op een coherente wijze wegen, spoor, havens en waterwegen verbindt in een transport-

corridor West-Oost (Frankrijk-Vlaanderen-Ruhr-gebied) en Noord-Zuid (Nederland-Vlaanderen-Frankrijk).

De krachtlijnen voor de verdere ontwikkeling, zowel van de havens als van de Vlaams-Europese Hoofdtransportas zullen ruimtelijk worden vertaald in het Structuurplan Vlaanderen.

De investeringen in de havensector en de VEH-as zullen finaal een positief effect hebben op de verdere socio-economische ontwikkeling van Vlaanderen en eveneens een belangrijke tewerkstellingsimpact veroorzaken.

De uitvoering van een degelijk infrastructuurbeleid moet derhalve effectief worden gedragen door de sociale en economische sector.

C3. ZEEWEZEN

1. SITUATIESCHETS

In de sector Zeewezen kunnen vijf dienstverleningspakketten worden onderscheiden, namelijk het loodsen en beloodsen, de verkeersbegeleiding, het verlichten en bebakenen, het slepen en redden en ten slotte de dienstverlening aan derden. Hierbij dient te worden gesteld dat het dienstverleningspakket, dat wordt uitgevoerd door de loodsdiensten als het belangrijkste kan beschouwd worden.

1. Het loodsen en beloodsen van de (zee)scheepvaart van en naar de kusthavens, de havens aan de Schelde en aan het kanaal Gent-Terneuzen

Deze taak, een belangrijke dienstverlening naar de maritieme wereld toe, is essentieel voor het behoud van de concurrentiepositie van onze havens.

Met het oog op het opdrijven van de dienstverlening werd een studie uitgevoerd inzake "polyvalente beloodsing". Hieruit blijkt o.m. dat een continue beloodsing mogelijk is van het loodsstation op zee tot aan de havens van Antwerpen en Gent zonder loodswissel. De bespreking met alle betrokken partijen voor de uitvoering van dit project wordt opgezet. Toch kan de uitvoering van dergelijke diepgaande structurele maatregelen slechts op middellange termijn worden gerealiseerd.

2. De verkeersbegeleiding van de scheepvaart op de Belgische zeewateren met als voornaamste instrument de Schelderadarketen (SRK)

Een mijlpaal in de technische vooruitgang inzake verkeers- begeleidingssystemen werd in 1991 bereikt met het in dienst nemen van de Schelderadarketen en het daaraan gekoppelde Informatie Verwerkend Systeem (IVS).

Het nieuwe verkeersbegeleidingssysteem maakt het zgn. "loodsen op afstand" (LOA) mogelijk, waarbij de scheepvaart door de loods met behulp van radarapparatuur vanaf de wal wordt begeleid. Deze wijze van dienstverlening aan de scheepvaart vormt een uitstekend alternatief bij "staking" van de beloodsing op zee door bijvoorbeeld slechte weersomstandigheden (o.a. storm) en wordt even-

eens voorzien in het nieuwe Scheldereglement. Een verdere uitbouw van het L.O.A. op het zee project wordt onderzocht, samen met de introductie van een polyvalente loods en beloodsing.

3. De verlichting en bebakening van de maritieme toegangswegen

Het Zeewezen is verantwoordelijk voor het verlichten en bebakenen van de vaarwaters en vaargeulen voor de Belgische Kust, langs de Schelde en van de aanliggende havens (met vuurtorens, havenvuren en lichtenlijnen). Voor het uitvoeren van dit dienstverleningspakket beschikken de ZW-afdelingen over twee betonningsvaartuigen, één in Antwerpen en één in Oostende. Het betonningsvaartuig aan de kust is dringend aan vervanging toe.

4. Het slepen en redden

De afdeling ZW Kust bezit in Oostende een volwaardige zeesleepboot "Zeehond" die continu ter beschikking staat voor sleepbijstand aan schepen op zee in nood (in het bijzonder visersvaartuigen), voor bluswerkzaamheden aan brandende vaartuigen op zee en voor allerlei werken t.b.v. de afdeling zelf (wordt o.a. gebruikt als reserve betonningsvaartuig). Langs de Belgische kust beschikt A.W.Z. over drie reddingsboten die worden ingezet voor reddingen op zee ; deze reddingen gebeuren in nauwe samenwerking met de Seaking Helicopterdienst van de luchtmacht. In de buurlanden wordt en zowel de sleepdienst als de reddingsdiensten langs de kust privé uitgebaat of gefinancierd. In het bijzonder zal worden onderzocht of de sleepdienst niet efficiënter door de privé kan worden uitgevoerd.

5. Dienstverlening aan derden

Het Zeewezen stelt een aantal motorredboten met bemanning ter beschikking van de douanediens op de Schelde (Ministerie van Financiën) en van de zeevaartpolitiediensten aan de kust en op de Schelde (Ministerie van Verkeer en Infrastructuur).

2. BELEIDSPRIORITEITEN

1. Het aanpassen van het Scheldereglement overeenkomstig de bemerkingen van de Nederlandse Raad van State en de Federale overheid.

2. Het opstellen van uitvoeringsbesluiten ter uitvoering van het Scheldereglement en het loodsdecreet. Hierin wordt ondermeer voorzien in :

- het vaststellen van de modaliteiten van de verscherpte loodsplicht ;
- het invoeren van een retributie voor het gebruik van de verkeersbegeleiding en het loodsen op afstand ;
- het brevet van havenloods.

3. De overname van het RMT personeel (zie hoger)

4. Aanpassing van het radarverdrag met Nederland met het oog op :

- de herziening van de operationele radarcontrole ;
- de kostenverdeling.

5. Het weerhouden van de nodige investeringskredieten voor

- aanpassing en informatisering van de verlichting en bebakening ;
- modernisering van de reddingsdiensten ;
- betonneringsvaartuig.

3. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

- De weerslag van de beleidsprioriteiten voor de sector Zeewezen zal voornamelijk betrekking hebben op het beleidsdomein “Openbare Werken”, in het bijzonder op de sector waterwegen. Inderdaad, in deze beleidsprioriteiten kunnen drie thema’s duidelijk worden onderscheiden.

Voldoende budgettaire middelen moeten ter beschikking worden gesteld, zowel op de uitgavenbegroting als op het Vlaams Infrastructuur Fonds, om alle dienstverleningstaken te kunnen blijven verzekeren.

- Het starten van onderhandelingen met de Nederlandse overheid over het wijzigen van het Radarverdrag (Schelderadarketen).

Deze onderhandelingen, die in de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart moeten worden gevoerd, kunnen een belangrijke weerslag hebben op de uitvoering van de zgn. watervergoedingen (o.a. de verdieping van de Westerschelde), die tot het beleidsdomein van de sector waterwegen behoren en in de Technische Scheldecmissie worden behandeld.

- Het vrijwaren van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens bij het implementeren van de besluiten en maatregelen ter uitvoering van het Scheldereglement en het Loodsdecreet.

De weerslag op het havenbeleid, een beleidsdomein van de sector waterwegen, is zonder meer duidelijk.

D. VERVOER OVER DE WEG

D1. WEGEN

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken – Korte termijnontwikkeling

1.1.1. Huidige aanbod aan wegen

De laatste decennia heeft het wegennet in Vlaanderen een grondige gedaantewijziging ondergaan, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het wegennet – vooral dat van autosnelwegen – heeft een spectaculaire uitbreiding gekend in de jaren ‘70 en ‘80. De lengte van het autosnelwegennet is tussen 1970 en

1990 verviervoudigd. Verder werd de afwikkelingscapaciteit door verbredingen vergroot.

Op dit ogenblik strekt het Vlaamse wegennet zich uit over een lengte van ongeveer 57.000 kilometer. Dat betekent 4,2 km weg per km².

Het wegennet dat valt onder de beheer van de Vlaamse administratie kan worden uitgesplitst in :

- 823 km A-wegen of autosnelwegen, die gesitueerd zijn op het knooppunt van enkele grote Europese trajecten. Noord-zuid-georiënteerd zijn de E19, de E411 en de E17 ; oost-west-georiënteerd zijn de E40 en de E313. Deze wegen bestaan voor 54% uit wegen met 2 x 2 rijstroken en voor 39% uit wegen met 2 x 3 rijstroken.

- 5.495 km N-wegen of gewestwegen. Daarvan bestaat 68% uit wegen met 2 rijstroken.

Daarnaast is er nog 628 km weg onder het beheer van de provincies. Voor 94% bestaat dit uit wegen met 2 rijstroken.

Gemeenten beheren ongeveer 51.000 km weg. Hiervan kan 12% worden beschouwd als intergemeentelijke verbindingsweg en 55% als weg voor lokaal verkeer. De overige 33% zijn verharde wegen met een geringe verkeersfunctie.

1.1.2. Huidig gebruik van de wegen

Ook het wegverkeer van personen en goederen is de jongste jaren sterk toegenomen.

- Tussen 1980 en 1993 nam het verkeer op de autosnelwegen toe met 80%. Tegenover 1992 nam het, in 1993, toe met gemiddeld 2%.

- Op de gewestwegen was er in de periode tussen 1980 en 1993 36% meer verkeer. In 1993 was er een stijging met 1,2% in vergelijking met het voorgaande jaar.

De stijging wordt de jongste jaren minder uitgesproken. In de periode 1991-1992 nam het verkeer op autosnelwegen toe met 6,6% en met 3,4% op de gewestwegen. De grootste stijging op de autosnelwegen van de afgelopen decennia deed zich voor in 1988 (+11,6%) en 1989 (+8,9%).

1.1.3. Huidige budgettaire middelen

Het effectief programma 1995 voor de wegeninfrastructuur voorzag in een bedrag van 8.778 miljoen BEF aan werken, onderverdeeld als volgt :

- Veiligheidswerken t.b.v. 3.589 miljoen BEF. Deze omvatten structureel onderhoud van wegverhardingen, structureel onderhoud van kunstwerken, herinrichting van kruispunten en wegvakken en het aanbrengen van veiligheidsstootbanden.

- Leefbaarheidsprojecten t.b.v. 1.236 miljoen BEF. Deze omvatten doortochten, bestrijding van geluidshinder en bijzondere beleidsprojecten zoals carpooling en convenants met gemeenten.

- Fietspaden t.b.v. 968 miljoen BEF.

- Verkeersafwikkeling t.b.v. 2.985 miljoen BEF. Deze omvatten al begonnen en nieuwe projecten.

Voor projecten "elektriciteit en elektromechanica" werd een bedrag voorzien van 1.059 miljoen BEF. Het gaat hier over verlichting van voetgangersoversteken, bi-flashes, inwendige signalering, verlichting van autosnelwegen en gewestwegen, praatpalen en centrales, weeginstallaties, roodlicht-camera's en maatregelen voor vlote verkeersafwikkeling.

Op het onderhoudsprogramma voor de wegen werd er een bedrag voorzien van 2.500 miljoen BEF. Het gaat hier over onderhoudspachten, groen onderhoud, leveren en aanbrengen van markeringsprodukten, verticale signalisatie, herstellen van schadegevallen, werkingskosten wegenregies winterdienst, netheidsactie en specifieke onderhoudswerken.

Voor het onderhoud en de exploitatie van elektro-mechanische uitrusting werd een bedrag voorzien van 1.315,9 miljoen BEF.

1.2. Lange termijn verwachting

In het onderdeel "Mobiliteit" werd reeds uitvoerig ingegaan op de verwachte toename van de verkeersintensiteiten op de wegen.

1.3. Knelpunten

1.3.1. Interne knelpunten

1.3.1.1. Tijdelijk gebrek aan doorstroming op een aantal punten

Ondanks de uitbreiding van de wegcapaciteit moet worden geconstateerd dat de bereikbaarheid afneemt. De toegenomen wegcapaciteit heeft de ontwikkeling van het gebruik van de auto onvoldoende kunnen bijhouden. Door toenemende filevorming, vooral ook op onverwachte momenten, kunnen reistijden sterk oplopen.

Bij de verkeersknelpunten op de wegen dient een onderscheid gemaakt te worden tussen structurele en incidentele files.

- Structurele files manifesteren zich systematisch op bepaalde plaatsen en op specifieke uren van de dag. Door structurele files wordt vooral de bereikbaarheid van Antwerpen en Brussel aangetast. Het Brussels probleem is een typisch woon-werkprobleem. In Antwerpen daarentegen wordt het filefenomeen eerder gekenmerkt door het grote aandeel goederenverkeer op de ring en de invalswegen. Files waarin toeristisch verkeer gevat zit, situeren zich tussen binnenland en kust.

- De tweede categorie files, nl. incidentele files zijn files die voortvloeien uit verkeersongevallen, slechte weersomstandigheden en wegenwerken. Op een beperkt aantal plaatsen worden de wegenwerken daarom tijdens de nachturen uitgevoerd, ook al nemen de kosten hierdoor toe.

Gebrek aan doorstroming op de autosnelwegen leidt tot snellere intensiteitsstijging op het secundaire wegennet. Ook elders ontstaan sluipwegen

waardoor de aan autoverkeer verbonden hinder over een groter gebied worden verspreid.

1.3.1.2. Onderhoudsachterstand

Elk materiaal, ook dat van wegen en bruggen, is onderhevig aan natuurlijke slijtage. Uit onderzoek van AWV blijkt dat er langzaam een onderhoudsachterstand optreedt. De vergelijking van de resultaten van de degradatiegraad, van de spoorvorming en van de vlakheid tussen 1991/1992 en 1993/1994 vertoont een duidelijke achteruitgang.

Slecht onderhouden wegen worden gekenmerkt door een lager rijcomfort, maar ook door een verminderde doorstroming (vooral bij regenweer t.g.v. plasvorming) en door een hogere onveiligheid (t.g.v. verminderde stroefheid van het wegoppervlak en spoorvorming). Slecht onderhouden bruggen kunnen aanleiding geven tot calamiteiten (cfr. instortende bruggen).

De huidige budgetten laten niet toe de opgelopen achterstand binnen een beperkt aantal jaren weg te werken.

Vooral het toenemende vrachtverkeer is de oorzaak van de versnelde degradatie. Onder normale omstandigheden veroorzaakt één 40-tonner evenveel slijtage als 100.000 personenwagens. Minstens even belangrijk is het probleem van overlading van een aantal vrachtwagens, waarbij de toegelaten aslasten met tientallen procenten overschreden worden.

Daarnaast is aantasting van materialen door A.S.R. (alkalisilicareactie, ook bekend als betonrot). Vandaag is met zekerheid bekend dat 32 bruggen aangetast zijn door A.S.R. Bij een 30-tal andere bruggen zijn er vermoedens. Deze bruggen worden momenteel onderworpen aan een laboratoriumonderzoek. De meeste schadegevallen situeren zich in de provincie West-Vlaanderen en op de verkeerswisselaar A12 – Ring rond Brussel. Bij deze bruggen heeft men verschillende gradaties van schade, die gaan van onschuldige scheurvorming tot totale destructie van de betonmassa. Het is momenteel onmogelijk te voorspellen hoeveel bruggen of onderdelen van bruggen exact zullen moeten worden vervangen in de volgende jaren.

1.3.2. Externe knelpunten

1.3.2.1. Onveiligheid

Uit een historische analyse van het aantal verkeersongevallen blijkt dat de verkeersonveiligheid in Vlaanderen afneemt. Toch blijft de onveiligheid hoog, zeker wanneer een vergelijking wordt gemaakt met een aantal van de ons omringende landen zoals Nederland en Groot-Brittannië.

Een belangrijk aandeel van de ongevallen, ongeveer 56% van alle in Vlaanderen geregistreerde ongevallen met gewonden, vindt plaats op autosnelwegen, gewestwegen en provinciewegen.

- Ondanks de hoge intensiteiten blijken autosnelwegen relatief veilige wegen te zijn. Het aantal ongevallen ligt hier per voertuigkilometer ongeveer

4 maal lager dan op gewestwegen. Op autosnelwegen vindt ongeveer 6% van de ongevallen plaats. Het aantal ongevallen neemt hier weliswaar relatief toe (tussen 1991 en 1994 met 22%), maar gelukkig blijft het aantal ongevallen met de dood als gevolg dalen.

- Op gewest- en provinciewegen vindt nagenoeg de helft van alle ongevallen plaats. Door de diverse doorgevoerde herinrichtingsmaatregelen op gewest- en provinciewegen is het aantal ongevallen binnen de bebouwde kom tussen 1991 en 1994 met 21% afgenomen.

Het merendeel van de ongevallen met voetgangers, fietsers en bromfietzers vindt plaats binnen de bebouwde kom.

Op verschillende plaatsen doet zich een concentratie van ongevallen voor. Ondanks de geleverde inspanningen doet zich geen vermindering van het aantal concentratiepunten voor.

1.3.2.2. Leefbaarheidsproblemen

Leefbaarheidsproblemen doen zich voor wanneer de naast de rand van de weg gelegen activiteiten, functies en voorzieningen zo sterk worden gehinderd, dat hun verdere bestaan en ontwikkeling niet meer wordt gegarandeerd. Concreet manifesteert dit zich in vele klachten inzake geluidshinder en onveiligheid, moeizame oversteekbaarheid, in het achterwege blijven van onderhoud en vernieuwing van gebouwen, toenemende leegstand...

In het begin van de jaren tachtig werd door diverse groeperingen de aandacht gevestigd op het belang van de hoofdstraat als stedenbouwkundige en verkeerskundige drager van een dorp, buurt of stad. Langzaam groeide de idee dat er hoogdringend werk moest worden gemaakt van de herwaardering van de hoofdstraat. Vanaf 1984-1985 werd een "pilot-projecten-programma" gelanceerd, waarbij ervaring werd opgedaan met een nieuwe aanpak om de hoofdwegen op een evenwichtige manier in te richten.

Dat betekende :

- de verkeersintensiteiten kunnen verwerken en de verkeersveiligheid verbeteren ;
- de leefbaarheid en kwaliteit van de centra opwaarderen, o.m. door meer oog te hebben voor randactiviteiten, verblijfskwaliteit en de wensen van voetgangers en fietsers ;
- kwaliteitsverbetering in het ontwerp tot stand brengen door een aantal randvoorwaarden van het omliggende gebied in het ontwerp te vertalen en via een "leesbare" omgeving het gewenste gedrag uitlokken ;
- innovatie t.a.v. de tot standkoming van het project, gesteund op samenspraak en dialoog tussen Gewest en gemeente, tussen deskundigen en bewoners.

Door een multidisciplinaire aanpak van de herinrichting van de gewestweg werd ernaar gestreefd om zowel tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners voor meer veiligheid en leefbaarheid,

als aan de weggebruikers om de doorstroming te waarborgen. Hierbij werden de gemeenten, de gewestwegen, ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, groenaanleg en openbare verlichting betrokken. Door infrastructurele maatregelen werd geprobeerd om de opgelegde snelheidsbeperkingen te doen naleven, daardoor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen, en de barrièrewerking te doorbreken.

Na een aanvankelijk experimentele fase, werd de hierboven geschetste aanpak als programma opgenomen in de normale werking van de Vlaamse administratie. De gemeenten kregen de mogelijkheid om een convenant m.b.t. een doortocht af te sluiten. Dit houdt een verbintenis in voor het Vlaams Gewest om een doortocht herin te richten. Een timing wordt hierbij niet vastgelegd.

Enkele jaren geleden werd de opdracht gegeven om vier van de eerst doorgevoerde doortochten te evalueren. De uitgevoerde evaluatiestudies van de doortochten gaven aan dat de verbetering van de leefbaarheid en de kwaliteit voor fietser, voetganger en zelfs autogebruiker werd verbeterd. Ook inzake veiligheid, oversteekbaarheid van de soms toch wel drukke straat en de attractiviteit van de omgeving kunnen behoorlijke resultaten worden voorgelegd. De bevolking erkent de verbetering. Er blijkt een meer dan behoorlijke daling van de verkeersongevallen plaats te vinden. Daarnaast zijn er ook belangrijke indicaties dat het vertrouwen van bewoners en de handel werd hersteld. Dat manifesteert zich in een toename van bouw- en verbouwingsactiviteiten. Het is bijgevolg een beleid dat verdere versterking verdient.

Uit de evaluatiestudies bleek ook dat meer rekening moet worden gehouden met de regionale situatie en problematiek, en gekozen moet worden voor een grotere kwaliteitszorg t.a.v. het ontwerp zelf : soberder, strakker afgestemd op de typologie van de plek zelf, een sterker groen- en verlichtingsconcept en een verruiming van de benadering naar hoofdwegen in stedelijke gebieden, die in feite niet als doortochten doorheen dorpen kunnen worden omschreven.

1.3.3. Knelpunten m.b.t. het beleid

1.3.3.1. Gebrek aan integrale benadering

a. Globaal referentiekader ontbreekt

Tot op heden is het Vlaamse mobiliteitsbeleid onvoldoende doorgetrokken in het Vlaamse wegenbeleid. Daarnaast ontbreekt voor meerdere van de verschillende wegsecties voldoende beleidszekerheid over het gevolgde/te volgen beleid. Daardoor komt het wegennet naar de gebruiker sterk gefragmenteerd over, wat waarschijnlijk aanleiding geeft tot ongewenste gebruikswijzen (te hoge snelheden) en tot een relatief hoge onveiligheid.

b. Verlies aan samenhang door opsplitsing in diverse deelprojecten

Meerdere projecten op de fysische (meerjaren-)programma's zijn in diverse deelprojecten onderver-

deeld. De aanleiding tot deze opsplitsing is soms van budgettaire aard (ieder deelproject op zich heeft een geringere budgettaire weerslag), soms is de opsplitsing doorgevoerd omdat men in het gemeentegrensoverschrijdend project rekening wenste te houden met uiteenlopende lokale visies.

Dit biedt weinig garanties op doelgerichte, duurzame investeringen.

Meestal is de opsplitsing echter een afgeleide van de departementale opdeling (wegen, bruggen, elektro-mechanica, groenanaanleg....). Vaak lijdt dit ook tot extra kosten. Alleszins leidt de kwaliteit van het eindprodukt onder deze gefragmenteerde aanpak. Het produkt moet meer zijn dan de som van de delen

c. Te weinig samenwerking met andere partners

Projectbenadering is niet alleen financieel en naar rendement een meer aangewezen mechanisme, maar is ook wenselijk vanuit organisatorisch oogpunt gelet op de grote gelijktijdige betrokkenheid van diverse partners (De Lijn, N.M.B.S., binnenvaart, havenbesturen, regionale- provinciale- en gemeentelijke overheden en mogelijk zelfs privé-ondernemingen).

De MER-evaluatie verloopt moeizaam. Vooral de verkeerskundige implicaties worden geregeld onvoldoende uitgewerkt, wat nadelig inwerkt op de effecten-inschatting.

1.3.3.2. Budgettaire knelpunten

Een optelsom van de door de administratie geraamde jaarlijks nodig beschouwde bedragen maakt duidelijk dat prioriteiten moeten worden gesteld voor het aanwenden van de middelen die voor de wegeninfrastructuur ter beschikking worden gesteld.

Bij dit alles voegt zich het probleem van de dagelijkse filevorming en, zoals hoger werd gesteld, de nood aan een geïntegreerd beleid over de verschillende vervoerswijzen heen en een gecoördineerde inzet van middelen.

Naast de noodzakelijke inzet van middelen voor het verzekeren van de veiligheid en het onderhoud van de bestaande infrastructuur dient dus prioriteit te worden geïnvesteerd in de finalizering van een beperkt aantal afgewerkte vervoersprojecten. Dit moet trouwens toelaten de investeringen onmiddellijk te laten renderen.

Daarnaast moet een aantal nieuwe projecten worden opgestart, die beter inpasbaar zijn in het voorgestane multi-modale verkeersbeleid.

1.4. Raakvlakken met andere beleidsdomeinen

Omwille van de externe effecten van het wegenbeleid, is een grotere afstemming met het beleid inzake Ruimtelijke Ordening noodzakelijk. Om het duurzaam functioneren van een duidelijk gestructureerd wegensysteem op termijn te vrijwaren is eveneens een grotere afstemming met het regio-

naal-economisch beleid (vestigingsbeleid t.a.v. bedrijven) noodzakelijk.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

2.1. Lange termijnvisie

De lange termijnvisie inzake het wegenbeleid is gebaseerd op volgende elementen :

2.1.1. Inpassing in het globale mobiliteitsbeleid

Het beleid inzake wegeninfrastructuur moet er op gericht zijn ten volle in te spelen op, en zich in te passen in het lange termijnbeleid inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening, zoals dit hoger werd omschreven.

2.1.2. Herstructurering van het wegensnet

Net als in andere landen, o.a. Duitsland, Nederland, Zweden en Noorwegen, heeft Vlaanderen behoefte aan een duidelijk gestructureerd wegensnet, waarbij functie, vorm en gebruik onderling op elkaar zijn afgestemd, een duurzame veiligheid wordt gerealiseerd en aansluitingsmogelijkheden op de andere vervoerssystemen en netten mogelijk zijn. Bij het omschrijven van de functie zal onderscheid worden gemaakt tussen de verbindingfunctie, de gebiedsontsluitingsfunctie en de erffunctie. Netvorming is enkel van structureel belang voor de wegen waar de verbindingfunctie als dominant wordt aanzien.

Bij deze geplande herstructurering zal rekening worden gehouden met de ligging van de betrokken wegvakken (stedelijk, open ruimte) en het al dan niet aanwezig zijn van bebouwing.

Opdat deze structuur door de gebruiker zou worden onderkend is het noodzakelijk dat deze herstructurering verloopt via een beperkt aantal categorieën. Vanuit het oogpunt van de gebruiker worden immers een viertal eisen gesteld, nl. :

a. consistentie in kenmerken binnen één categorie

De criteria ten aanzien van veiligheid, vlotheid en comfort van het verkeer dienen samenhangend te zijn. Binnen één categorie moet overeenstemming zijn tussen de voorkomende kenmerken in de langsrichting en in de dwarsrichting.

b. continuïteit in kenmerken binnen één categorie

Om de op deze wijze verwekte verwachtingen te honoreren dienen de kenmerken over de hele lengte van het weggedeelte aanwezig, dan wel afwezig te zijn.

c. uniformiteit in kenmerken

Binnen de voorkomende kenmerken dient zo min mogelijk variatie te bestaan. Verwacht kan worden dat door een te grote variatie binnen de kenmerken de herkenbaarheid te niet wordt gedaan, hetgeen de verkeersveiligheid niet bevordert.

De uniformiteit dient met name verzekerd te zijn in de lengterichting van het tracé, vooral ten aanzien van de vormgeving van de kruispunten.

d. herkenbaarheid

Naarmate het aantal categorieën beperkter is, zijn ze duidelijker te herkennen en onderling beter te onderscheiden. De mate van herkenbaarheid en onderscheid neemt toe door het toepassen van kenmerken die typerend zijn voor een categorie.

Categorisering van wegen heeft niet alleen voordelen t.a.v. de gebruiker. Aan de hand van een categorisering voor de wegen kan een doorzichtiger en efficiënter beleid gevoerd worden :

1. de financiële middelen kunnen adequater worden aangewend i.f.v. een specifiek verkeersbeleid (investeren in doorstroming waar doorstroming gewenst is, verhogen van de lokale leefbaarheid waar dat als prioritair wordt aanzien) en dit zowel tijdens de instandhouding als bij een eventuele herinrichting. Een gecategoriseerd wegstelsel biedt ook specifieke perspectieven t.a.v. het juist omschrijven van de vorm en de inrichtingsprincipes.

2. het verbinden van verschillende deelverkeerssystemen kan adequater plaats vinden en kan tot een juister taakomschrijving (soort en omvang) van de verschillende types P&R-parkeerplaatsen en goederenoverslagplaatsen leiden ;

3. er is een fijnere afstemming mogelijk op andere beleidssectoren (bv. ruimtelijke ordening, economie, veiligheid, stedelijk beleid...). Er is bv. een consistente afstemming mogelijk tussen het ruimtelijk beleid en het verkeersbeleid (bv. het beleid t.a.v. de bouwvrije strook naast en het lokatiebeleid in de omgeving van een specifieke categorie van wegen). Inzake veiligheidsbeleid blijkt uit buitenlands onderzoek dat er een significant verband bestaat tussen de veiligheid van een weg (ongevalkans per afgelegde afstand) en de categorie waar toe de weg behoort.

2.1.3. Doelmatiger instandhouden en onderhouden van de wegen

Een in belangrijke mate onvermijdbaar programma omvat in eerste instantie het gewoon onderhoud van de bestaande wegen en de elektromechanische uitrusting ervan om deze wegen berijdbaar te houden. De huidige splitsing in onderhoud (onderhoudskredieten) en structureel onderhoud (investeringskredieten) is artificieel en volgens de ter beschikking gestelde kredieten kan een bepaald werk zowel in de ene als in de andere categorie ondergebracht worden.

Het structureel onderhoud van de verhardingen en van de kunstwerken maakt deel uit van het onvermijdbaar programma.

Het onvermijdbaar programma omvat eveneens de werken om de verkeersveiligheid te verhogen. Het gaat om het aanbrengen van veiligheidsstootbanden en de verbetering van de verkeersveiligheid op singuliere punten en op korte wegvakken.

Het toekomstig onderhouds- en instandhoudingsbeleid zal gericht zijn op volgende elementen :

2.1.3.1. Beperken van het onderhoudsvolume

Op termijn dient een beleid te worden uitgebouwd waarbij de financiële inspanningen om de wegen degelijk te onderhouden, zo beperkt mogelijk kunnen blijven. Binnen de oriëntatie van het globale mobiliteitsbeleid zal het onderhouds- en instandhoudingsbeleid gericht zijn op het :

1. vermijden van extra slijtage door de controle op overbelasting bij vrachtwagens op te voeren ;
2. evalueren van de huidige onderhouds- en exploitatie-activiteiten (bv. verlichting op autosnelwegen) ;
3. nadrukkelijker rekening houden met de gegeneerde onderhoudsbehoeften bij de selectie van de meest optimale uitvoeringsvorm tijdens de ontwerpfase van nieuwe infrastructuur ;
4. beter coördineren met overige geplande infrastructuurprojecten (riolering, telecommunicatie, elektriciteit...) ;
5. beter inpassen van het structureel onderhoud in de programma's van verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodale bereikbaarheid.

Gemeenten kunnen bij de onderhoudswerkzaamheden betrokken worden d.m.v. specifieke onderhoudsconvenants (bv. onderhoud groen, onderhoud signalisatie, onderhoud verlichting...).

Bij bruggen en kunstwerken moeten de nodige inspanningen worden geleverd om de eventuele A.S.R. af te remmen of tot stilstand te brengen. Dit gebeurt door maatregelen te treffen die vochtinfiltraties voorkomen.

2.1.3.2. Verder uitbouwen van rationeel wegbeheer

Voor het bepalen van de behoefte zal rekening worden gehouden met de door de afdeling Wegenkunde opgemeten (tweejaarlijkse) toestand van de weg inzake vlakheid en stroefheid, spoorvorming en visuele inspectie.

Naast deze bouwtechnische behoefte, zullen de prioriteiten eveneens worden bepaald i.f.v. de wegcategorie waartoe de weg behoort, de verkeersintensiteiten en de mate waarin andere aanpassingen en/of verbeteringen noodzakelijk blijken te zijn (zie ook 2.1.3.1.).

Bij kunstwerken zal onderscheid worden gemaakt naar de aard en de dringendheid van de werken.

Bij structureel onderhoud kunnen verschillende soorten ingrepen noodzakelijk zijn :

a. wegvakken waar diepgaand structureel onderhoud noodzakelijk is

De ingreep is dan ofwel volledige opbraak en vervanging van de verharding en fundering ofwel aanleg van een dikke overlaging. In beide gevallen zal vooraf een grondig onderzoek worden doorgevoerd om na te gaan of aanvullende maatregelen inzake verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid

mee in het project van diepgaand structureel onderhoud noodzakelijk zijn.

b. wegvakken waarvan beschadigde of vervormde verhardingslagen aanwezig zijn

Deze dienen te worden vervangen ofwel dient een dunne overlaging te worden aangelegd.

c. wegwerken van spoorvorming

Tenslotte is er het (gewoon en buitengewoon) onderhoud van onderdelen van elektromechanische uitrustingen die wegens technische ouderdom of het bereiken van hun economische levensduur, moeten worden aangepast of (gedeeltelijk) vervangen. Het gaat hier over betonnen verlichtingspalen, regelautomaten voor verkeerslichten, praatpalen en elektromechanische uitrusting van kunstwerken (tunnels, pompstations).

2.1.4. Werken ter verbetering van de verkeersveiligheid

Vlaanderen-Europa 2002 Spoor toegankelijk Vlaanderen stelt als ambitieus, maar haalbaar objectief het aantal verkeersslachtoffers tegen het jaar 2002 met 40 % te verminderen tegenover 1990. Infrastructurele maatregelen vormen een onderdeel van deze doelstelling. De verkeersinfrastructuur moet prioritair de veiligheid van alle verkeersgebruikers verhogen.

Waar het korte termijnbeleid inzake verkeersveiligheid nog steeds in belangrijke mate gericht is op het wegwerken van bestaande onveilige punten, zal het lange termijnbeleid meer op het voorkomen van onveilige plaatsen moeten gericht zijn. Hiertoe is een groter inzicht binnen de Vlaamse administratie nodig over de (on)-veiligheid van een aantal weginrichtingen. Het verder operationaliseren van de veiligheids-GIS biedt hiertoe belangrijke perspectieven.

2.1.5. Verbeteren van de leefbaarheid

Ook al is reeds belangrijk werk verricht, toch blijft het noodzakelijk om de nadelige effecten van het verkeer op woonkernen te beperken. Het gaat hier om wat de leefbaarheid betreft over de herinrichting van de gewestwegen in de doortochten van bebouwde kommen, de bestrijding van de geluidshinder en functionele beplantingen.

Om de gewenste verschuivingen te realiseren moeten de bestaande financiële middelen worden geherpositioneerd binnen het globale verkeers- en vervoersbeleid. Binnen het VIF – het Vlaams Infrastructuur Fonds – zal een herrubricering worden doorgevoerd, waarbij de verbetering van de verkeersleefbaarheid één van de vier hoofdthema's wordt. De middelen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren zullen in beperkte mate worden opgetrokken.

2.1.5.1. Doortochten en verbetering van de leefbaarheid

De volgende jaren zal de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangezette categorisering van

de wegen, die o.a. gesteund is op de prioritaire behandeling van voetganger en fietser, verder worden uitgewerkt en verfijnd. Hierdoor wordt aan de vragen over de functie (doorstroming, erffunctie, buurt- en wijkontsluiting) van de verschillende onderdelen van de gewestwegen een beleidsmatig antwoord gegeven. Er zal duidelijk worden gesteld binnen welk ruimtelijk verband de weg in hoofdzaak moet worden geconcipeerd. Is dat regionaal, als ontsluitingsweg voor het dorp of wijk of zuiver en alleen als straat? Binnen de juridische mogelijkheden van het RSV zal het dan op termijn mogelijk zijn het statuut van de weg bindend vast te leggen.

Naast deze verruiming van de geldelijke middelen moet ook meer aandacht gaan naar het ruimtelijk kwaliteitsaspect.

Inzake de problematiek van geluidshinder langs (autosnel)wegen zal vooral het accent worden gelegd op een verlaging van de geluidsemissies. Geluidsschermen en geluidsschermen zullen enkel nog worden toegepast indien zich een concentratie van woningen en andere gebouwen in de onmiddellijke omgeving van de autosnelweg bevindt.

2.1.5.2. Bestrijding geluidshinder

De geluidshinder wordt zoveel mogelijk aan de bron beperkt door een rijwegoppervlaktebehandeling en/of door beperkingen t.a.v. de snelheid.

Geluidsschermen en geluidsschermen worden enkel nog in bijzondere gevallen geïnstalleerd, daar ze duur zijn en enkel efficiënt zijn voor de afscherming van dichtbij gelegen woningen. Enkel de autosnelwegen komen hiervoor in aanmerking.

Bij de behoeftenanalyse zal rekening worden gehouden met het aantal gehinderden. Hierbij zal onderscheid gemaakt worden tussen twee niveaus van geluidshinder, nl. boven 70 dB(A) en tussen 65 en 70 dB(A).

2.1.5.3. Functionele beplantingen

Dit omvat de gebruikelijke beplantingen bij de wegaanhorigheden net als de beplantingen aangebracht als visuele afscheiding van een leefomgeving bij een autosnelweg.

Nagegaan zal worden of er inzake het beheer van functionele aanplantingen geen rationalisering mogelijk is door een meer natuurlijk bermbeheer. Alleszins dient het bermbesluit strikter te worden toegepast.

2.1.6. Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid

Wat de autobereikbaarheid betreft, gaat het hier om de afwerking van de begonnen projecten en de grondige aanpassing van bestaande en nieuwe wegen. Naar de toekomst toe wordt een groter accent gelegd op de gezamenlijke projecten met openbaar vervoer en carpooling en de aanleg van fietspaden en het kwalitatief verzorgen van fietsroutes.

2.1.6.1. Aanleg nieuwe fietspaden en fietsroutes

Door een verbetering van de fietsinfrastructuur en het opstellen van fietsplannen kan het fietsgebruik worden gestimuleerd voor afstanden van 5 tot 7 km.

Bij de analyse van de behoeftenanalyse wordt in eerste instantie uitgegaan van de gewestwegen binnen de bebouwde kommen, in de schoolomgeving en de ontbrekende schakels in fietspadtrajecten.

De behoeftenanalyse omvat ook :

- die wegvakken, zonder vrijliggende fietspaden, waar er de 2 laatste jaren meer dan 5 ongevallen met lichamelijk letsel werden vastgesteld waarbij een (brom)fietser was betrokken ;
- die wegvakken waar het produkt van het dagelijks aantal fietsers met het dagelijks gemiddelde autoverkeer groter is dan :
 - 1.000.000 voor de vakken waar geen fietsvoorzieningen zijn ;
 - 10.000.000 voor de vakken waar nu voldoende brede aanliggende gemarkeerde fietspaden zijn.

2.1.6.2. Wegwerken van doorstromingsproblemen op wegen

a. Afwerking van begonnen projecten

Het betreft de projecten die omwille van vroeger door de overheid aangegane verbintenissen uit te voeren zijn. Voor het Vlaams Gewest bedraagt de geraamde behoefte 5.380 miljoen BEF.

b. Aanpassing van bestaande wegen.

Het betreft de werken aan bestaande wegen waarvoor een omvorming gepland wordt die de capaciteit verhoogt (bijkomende rijstroken) of die een bestaande weg tot autosnelweg omvormt of waaraan aanpassingen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de criteria voor de primaire wegen en de secundaire wegen – eerste categorie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

c. Nieuwe wegen.

Het aantal nieuwe wegen zal in de lopende regeerperiode beperkt blijven. Dit kadert in de beleidsopatie om het bestaande wegennet in de eerste plaats kwalitatief te optimaliseren, met voorrang op het veiligheidsaspect.

Toch worden sommige nieuwe wegen voorzien in het Vlaams Infrastructuurplan (V.I.P.). Andere nieuwe wegen (o.a. omleiding bebouwde kom) vloeien voort uit de categorisering van de wegen, die doorgevoerd werd in het kader van het Structuurplan Vlaanderen.

Uitbreiding van de infrastructuur zal slechts worden overwogen, voor zover uit de in uitvoering zijnde multimodale vervoers- en verkeersstudies blijkt dat dit een meerwaarde voor de multimodale mobiliteit uitmaakt. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de economische, ruimtelijke en milieu-aspecten.

Om deze afweging mogelijk te kunnen maken dient een methodologie op punt te worden gesteld, die een juiste keuze tussen verschillende alternatieve tracés mogelijk maakt.

2.1.6.3. Multimodale projecten

Bij de aanleg van parkings langs de gewestwegen zal de nadruk worden gelegd op de realisatie van park and ride parkings aan de in- en uitgangen van de grote steden ter bevordering van het openbaar vervoer en van carpoolparkings om zo het gemeenschappelijk vervoer aan te moedigen.

De uitbouw van bedoelde parkings kan worden gekoppeld aan concessies (of een andere vorm van alternatieve financiering) voor privé-initiatieven die zich op een gedeelte van deze parkings kunnen ontwikkelen.

Onder multimodale projecten worden eveneens maatregelen verstaan die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen en de telematika-toepassingen die de bereikbaarheid (multi-modaal) verbeteren.

2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode

In uitvoering van het Vlaams regeerakkoord, waarbij wordt geopteerd voor de verschillende doelstellingen die worden vooropgesteld met het oog op de uitvoering van een geïntegreerd mobiliteitsplan, dienen volgende projecten doorgang te vinden.

2.2.1. Categorisering van wegen

In het kader van het “Mobiliteitsplan 2002” zullen de verschillende categorieën van wegen duidelijk van elkaar worden onderscheiden.

Op het vlak van de verkeersonveiligheid is het van het grootste belang dat de weggebruikers in gelijkaardige verkeersomstandigheden eenvormige infrastructuur aantreffen. Daarnaast biedt een dergelijke benadering ook meer mogelijkheden tot inzicht in het gevoerde beleid en een betere afstemming op het beleid van andere beleidssectoren en andere beleidslagen.

In allereerste instantie zullen verschillende buitenlandse benaderingen worden geanalyseerd. Alle gewestwegen zullen vervolgens in het kader van het R.S.V. worden gecategoriseerd. Dit kan ertoe leiden dat sommige onderdelen van het Vlaamse wegennet aan andere wegbeheerders dient te worden toegewezen.

Finaal doel is voor de verschillende onderdelen van het wegennet, en rekening houdend met de overeenstemmende wegcategorie, eenvormige richtlijnen op te stellen.

2.2.2. Onderhoud en exploitatie van de bestaande verkeersinfrastructuur

De middelen die onmisbaar zijn om de bestaande wegeninfrastructuur in een normale staat van

berijdbaarheid te houden en verkeersveilige exploitatie mogelijk maken, moeten behouden blijven.

Dit omvat :

- de onderhoudspachten, het onderhouden van het groen, het aanbrengen van de wegmarkeringen en het onderhoud van de verticale signalisatie, het herstellen van de schade aan de infrastructuur ingevolge verkeersongevallen, het berijdbaar houden van de wegen in de winter, het net houden van de weginfrastructuur, de werking van de wegenregies ... ;
- het onderhoud, de exploitatie en het beheer van de elektrische en elektromechanische inrichtingen geplaatst op het wegennet o.a. verkeerslichten, openbare verlichting, inwendig verlichte signalisatie ;
- het structureel onderhoud voor de instandhouding van het patrimonium van de verhardingen en van de kunstwerken.

Het lange termijnbeleid om de onderhoudskredieten te beperken zal in de lopende regeerperiode aangezet worden.

2.2.3. Verkeersveiligheidsbeleid

Het korte termijnbeleid, dat nog steeds gericht is op het wegwerken van ongevallenconcentraties, dient te worden ondersteund door een nauwkeuriger (vooral t.a.v. de lokatie van ongevallen) en vollediger (ook ongevallen met uitsluitend materiële schade) systeem van ongevalsregistratie.

Specifieke aandachtspunten zijn :

a. Verbeteren van de verkeersveiligheid op singuliere punten.

Het betreft de werken voor herinrichting van kruispunten en het aanleggen van rotondes en de werken om de verkeersveiligheid in schoolomgeving te verbeteren. De behoeftenanalyse voor herinrichting van singuliere punten omvat alle zwarte punten (kruispunten of wegvakken waar in de voorbije 12 maanden minstens 3 ongevallen met lichamelijk letsel werden genoteerd) en waar, op basis van de ongevallenanalyse infrastructuurele maatregelen, een verbetering zullen brengen voor de verkeersveiligheid.

Om prioriteiten te kunnen bepalen zal de behoeftenlijst worden uitgesplitst naar de zwarte punten met meer dan 6 ongevallen en met minder dan 6 ongevallen. Daarnaast zal in de toekomst rekening worden gehouden met de ernst van de ongevallen en de expositiegraad (het totale verkeersvolume).

De essentiële veiligheidsvoorzieningen ten behoeve van de weggebruikers omvatten wegmarkeringen, verlichting van verkeerswisselaars, verlichting van singuliere punten, het opvallend verlichten van rotondes en verlichte bebakening op gevaarlijke punten, installatie van verkeerslichten, en op termijn, na opname in de verkeerswetgeving, onbemande rood-licht camera's.

b. Verbeteren van de verkeersveiligheid op korte wegvakken

Het betreft werken voor bochtverbeteringen en voor wegvakken met drie of meer zwarte punten per kilometer of gemiddeld meer dan 10 ongevallen per km/weg (zwarte vakken).

Het behoort evenwel ook tot de beleidsprioriteiten van de lopende regeerperiode om geleidelijk aan inzicht te verkrijgen in de kenmerken van duurzaam veiligere weginrichtingen.

2.2.4. Verkeersleefbaarheidsbeleid

Doortochten van gewestwegen in bebouwde kommen stellen problemen van verkeersveiligheid en -leefbaarheid.

Door een multidisciplinaire aanpak van de herinrichting van de gewestweg wordt ernaar gestreefd om zowel tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners voor meer veiligheid en leefbaarheid, als aan de weggebruikers om de doorstroming te waarborgen. Hierbij worden de gemeenten, de gewestwegen, ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, groenaanleg verkeersleidingen en openbare verlichting betrokken.

Door infrastructuurele maatregelen wordt gepoogd de opgelegde snelheidsbeperkingen te doen naleven en daardoor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen en de barrièrewerking te doorbreken.

Thematisch verdient de project-benadering te worden uitgebreid naar alle stedelijke wegen. Naast typische doortochten worden onderscheiden :

- stedelijke invalswegen ;
- stationspleinen ;
- stedelijke openbaar vervoer assen ;
- bebouwde ringwegen (of gedeelten ervan) binnen de agglomeratie...

De overige aspecten van het langere termijn verkeersleefbaarheidsbeleid (bestrijding geluidshinder, functionele groenaanleg) zijn eveneens van toepassing in het korte termijn beleid.

De samenwerking met gemeenten zal door middel van (mobiliteits)conventants worden geregeld, en dit zowel t.a.v. de planning, de aanleg en onderhoud.

2.2.5. Beleid inzake multimodale bereikbaarheid

2.2.5.1. Afwerken van het hoofdwegenstelsel

a. Realisatie van de haventransportcorridor Duinkerke, Calais, Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Nederland, Duitsland (A18 en N49).

Het gaat hier over het realiseren van een hoogwaardige verbinding in een transportcorridor West-Oost (Frankrijk-Vlaanderen-Ruhrgebied) en Noord-Zuid (Nederland-Frankrijk-Vlaanderen).

Deze transportas verbindt de Kanaaltunnel met de Vlaamse havens en verloopt verder naar het Ruhrgebied en de Rijn-Maasdelta. Deze verbinding bestaat hoofdzakelijk uit bestaande infrastructuur die ofwel plaatselijk wordt aangepast en omgevormd ofwel uit nieuwe wegvakken.

De uitbouw van deze hoofdtransportas is kritisch voor de overbezette autosnelwegvakken in het gebied Gent-Antwerpen-Brussel-Leuven (G.A.B.L.). Door het realiseren en optimaliseren van een alternatief tracé voor het internationaal vrachtverkeer over de weg wordt een ontlasting van het G.A.B.L.-gebied bekomen met circa 10%.

Voor 1999 wordt alleszins de verbinding met Frankrijk gerealiseerd en wordt de ontsluiting van de haven van Zeebrugge voorzien. D.m.v. aangepaste variabele signalisatie wordt op de Antwerpse ring, zowel een hoger gebruik van Liefkenshoek-tunnel door het doorgaand verkeer als een hoger gebruik van een aantal randparkings naar het stedelijk openbaar vervoer door het bestemmingsverkeer beoogd.

Mits bijkomende financiële middelen wordt de verdere realisatie van de kustas (havensnelweg Duinkerke, Calais, Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen, Nederland, Duitsland), de herinrichting van de N49 en het afwerken van de ring rond Gent (R4) en Antwerpen(R1)) tijdens deze regeerperiode mogelijk. Vooraleer een dergelijke beslissing te nemen, dient de prioriteit van deze werken (ten minste bepaalde onderdelen ervan) te worden afgewogen t.a.v. de verbeteringswerken op het Albertkanaal en t.a.v. de opwaardering van de IJzeren Rijn.

Alleszins na 1999 wordt de verdere realisatie West-Oost as, optimalisering van de verbinding Antwerpen – Brussel, E313 voorzien. Op dit tracé zal vervolgens moeten worden overgegaan tot het aanbrengen van verkeerssturingssystemen op de snelwegen en de ringen in het G.A.B.L.-gebied met als doel het vrachtverkeer om te leiden en geharmoniseerde snelheden op te leggen (automatisch blokrijden en toerittendosering). Hiermee wordt een bijkomende capaciteitswinst gerealiseerd van ongeveer 15% binnen dit gebied.

Kritisch voor het succes van dit project is de mate waarin kan worden overgegaan tot projectfinanciering. Hiertoe zal de mogelijke invoering van Roadpricing op snelwegen en ringen in het G.A.B.L.-gebied (in 1999) worden onderzocht. Hiermee wordt het afremmen van de groei van het wegverkeer beoogd door een verhoging van de variabele kostprijs van het wegverkeer, gedifferentieerd naar verschillende wagencategorieën en naar spits- en daluur. De bedoeling van road-pricing is een betere verdeling van het verkeer over het netwerk en de alternatieven te bewerkstelligen zoals het wegduwen van het internationaal vrachtvervoer naar de nieuwe havens en van het wagengebruik in het woon-werkverkeer naar alternatieve vervoersmodi.

b. Wegwerken van de overige structurele knelpunten op de verbindingswegen

Structurele knelpunten op het wegennet veroorzaakt door plaatselijke infrastructurele onvolkomenheden zijn de oorzaak van filevorming met de ermee gepaard gaande vermindering van de bereikbaarheid, verhoging van de verkeersonveiligheid en aantasting van het leefmilieu.

Het wegwerken ervan moet de hierboven vermelde gevolgen doen verdwijnen.

2.2.5.2. Stimuleren van fietsverkeer

Het gebruik van de fiets is vooral gericht op reisafstanden van 5 tot 7 kilometer.

Hieronder vallen bijna alle verplaatsingen in stedelijke gebieden. Door de aanleg van verkeersveilige fietsinfrastructuur kan het gebruik van de fiets worden gestimuleerd en de groei van het autoverkeer in de stedelijke gebieden worden beperkt.

In de eerste plaats dient aandacht te gaan naar :

- het opstellen van convenants met gemeenten om fietsroute-netwerken op te stellen en het fietsgebruik te bevorderen ;
- het stimuleren van de gemeenten op vlak van studie en financiële middelen voor de aanleg van fietsinfrastructuur ;
- de studie en de aanleg van de eigen deelprojecten van fietsinfrastructuur ;
- de specifieke fietssignalisatie op stedelijke en vooral regionale fietsnetwerken.

Vooraleer in meer landelijke gemeenten zal de aandacht gaan naar vrijliggende fietsvoorzieningen.

In (mobiliteits)convenants zal de afstemming tussen het gewestelijke en het gemeentelijke beleid t.a.v. fietsroutes, fietspaden en fietsvoorzieningen worden neergelegd. Het infrastructuurprogramma fietspaden zal hieraan worden aangepast.

2.2.5.3. Ruimte voor en overstapmogelijkheden naar het openbaar en gemeenschappelijk vervoer voorzien

Een belangrijk nieuw beleidsaccent bestaat erin dat voorrang zal worden gegeven aan wegherinrichtingen en verkeersregelsystemen die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Daarnaast dienen ook de nodige voorzieningen te worden getroffen opdat de overstap van individueel vervoer naar gemeenschappelijk vervoer efficiënt en comfortabel kan verlopen. Het betreft hier stedelijke randparkings en carpool-parkeerplaatsen.

2.2.6. Integrale benadering in stedelijke gebieden

Het wegenbeleid in stedelijke gebieden wordt afgestemd op het beleid van de andere partners (gemeenten, de Lijn, NMBS) d.m.v. mobiliteitsconvenants.

Dit beleid is hoger reeds aangegeven.

3. MIDDELEN

Om bovenvermelde beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten tijdens de lopende regeerperiode te realiseren, is volgende extra inzet van middelen nodig.

3.1. Regelgevend en institutioneel

3.1.1. *Inpassing in het R.S.V. van de categorisering der wegen*

De in aanzet aanwezige categorisering van de wegen zal worden verfijnd en vervolledigd. Van zodra dit wettelijk mogelijk is zal de categorie der wegen met het juridisch instrumentarium van de R.O. verordenend, dan wel bindend worden vastgelegd.

3.1.2. *Inpassing van tracering en inrichting in de afwegingskaders van het R.S.V.*

Door middel van een specifiek afwegingskader voor de wegen zullen ruimtelijke en verkeerskundige criteria, voorwaarden en bepalingen administratief en juridisch afdwingbaar worden vastgelegd. Nagegaan zal worden op welke wijze de tracékeuze wetenschappelijk beter onderbouwd kan verlopen.

3.1.3. *Convenants met gemeenten*

3.1.3.1. Mobiliteitsconvenants

zie mobiliteit

3.1.3.2. Overige convenants

De bestaande convenants blijven voorlopig van toepassing. Nagegaan zal worden in hoeverre wederzijdse resultaatverbintenissen dienen te worden toegevoegd.

3.2. Financieel

3.2.1. *Herstructurering van het VIF volgens 4 hoofdgroepen*

Zowel vanuit de SERV als vanuit Inspectie van Financiën werden bezwaren geformuleerd tegen het onderbrengen van alle investeringsmiddelen onder één begrotingsartikel. Om een grotere doorzichtigheid in het gevoerde beleid te bekomen worden de middelen in het V.I.F. in een viertal hoofdgroepen opgesplitst. Deze zijn : instandhouding en onderhoud, veiligheid, leefbaarheid en multi-modale bereikbaarheid.

Om het gewenst beleid te realiseren is een beperkte interne verschuiving binnen het lopende 3-jarenprogramma noodzakelijk.

3.1.2. *Experimenten met betalingssystemen en externe financiering*

Binnen de lopende regeerperiode zijn beperkte experimenten met betalingssystemen en externe financiering niet uitgesloten. Hiertoe dient ook een juridisch kader ontwikkeld te worden.

3.3. Werking

3.3.1. *Versterking van de projectorganisatie.*

Binnen de Vlaamse administratie zal getracht worden een multi-disciplinaire project-organisatie ingang te doen vinden bij grotere of complexere projecten.

3.3.2. *Wijziging van de inhoud van de bestaande projectnota's*

De bestaande projectnota's geven geen of slechts beperkt inzicht in de doelmatigheid van de geplande investeringen. Naast de financiële implicaties dienen ook de effecten op verhoogde verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en multi-modale bereikbaarheid in de projectnota's te worden aangegeven.

De in ontwikkeling zijnde provinciale verkeers- en vervoersmodellen kunnen hiertoe worden gebruikt.

Door een juister inschatten van de verkeerssimplicaties en deze gegevens ter beschikking te stellen voor het opstellen van een MER kan sneller tot conform verklaring overgegaan worden.

3.3.3. *Fasering in meerjarenprogramma's*

Rekening houdend met de door de Vlaamse regering weerhouden doelstellingen zal er de komende jaren op het meerjarenprogramma zeer in het bijzonder ruimte worden voorzien voor de projecten die hierop betrekking hebben.

Verder komt men tot de vaststelling dat naast kredieten voor een voortgezet beleid inzake fietsvoorzieningen en doortochten, meer aandacht dient te gaan naar structureel onderhoud en zwarte punten.

Belangrijke nieuwe prioriteiten worden gelegd naar het gemeentelijk niveau, het openbaar vervoer en de verkeersbeheersing.

Het uitvoeren van nieuwe wegenprojecten in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid zal zeer terughoudend en selectief worden benaderd.

Het beleid zal immers worden omgebogen naar meer kredieten voor projecten die een impact hebben op het openbaar vervoer, vooral op het interstedelijk vervoer (aanleg van wegen met tramlijnen, busbanen, carpool-parkings enz...), en dit ten koste van nieuwe wegenprojecten.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

Voor de meeste van de beleidsopties is er een samenwerking nodig tussen verschillende administraties en afdelingen van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

De opwaardering van het Openbaar Vervoer zal gebeuren in overleg met de gemeentebesturen. Dit zal uiteraard ook het geval zijn, wat het doorvoeren van de stedelijke mobiliteitsconvenants betreft en voor de herinrichting van doortochten en de aanleg van fietspaden. Het beleid van de Vlaamse regering naar de gemeenten toe moet er dus op gericht zijn de betrokkenheid bij bovenvermelde beleidsopties ingang te doen vinden.

Het voorgestelde beleid impliceert bovendien bij een gegeven investeringsbedrag een hogere werkgelegenheid. Onderhoud, doortochten en stedelijke projecten houden immers meer manueel werk in.

D2. DE LIJN

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken – korte termijntoekomst

Sinds 1 januari 1991 organiseert De Lijn het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen. De Lijn integreerde het Vlaamse deel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (NMVB), de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA) en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent (MIVG).

De Lijn vervoerde in 1994 meer dan 220 miljoen reizigers. Hiervoor beschikt zij over een voertuigenpark van 1.458 bussen en 280 trams. Bij de exploitanten worden daarenboven nog eens 834 bussen ingehuurd. De Lijn biedt werk aan ongeveer 4800 mensen. Daarenboven stellen de 86 exploitanten van De Lijn ongeveer 1500 mensen tewerk. Voor de uitvoering van haar taken, die in de tot op heden jaarlijks afgesloten beheersovereenkomst zijn vastgelegd, ontvangt zij een exploitatie-dotatie van om en bij de 9,585 miljard BEF (begrotingsjaar 1996). Daarnaast ontvangt zij jaarlijks een investeringsdotatie – onder de vorm van kapitaalsubsidie – van 2,1 miljard BEF.

De huidige lijnvoering is gebaseerd op historische gronden, en vloeit grotendeels voort uit :

- treinverbindingen die in de jaren '60 door de NMBS werden afgeschaft en vervangen door autobusdiensten die in 1977 door de toenmalige nationale NMVB werden overgenomen ;
- afgeschafte interstedelijke tramlijnen die omwille van kostendrukking na de tweede wereldoorlog werden omgevormd tot busdiensten, mede omwille van de grotere flexibiliteit van een autobus-exploitatie in vergelijking met een tram-exploitatie.

De Lijn gaat bij haar beleid uit van haar strategisch ondernemingsplan, waarbij in essentie een verdere uitbreiding van het globale aanbod wordt nagestreefd en dat bovendien maximaal is afgestemd op de reële behoeften.

Het aanbod en de investeringen worden in de eerste plaats gericht op :

- het stads- en voorstadsvervoer in Antwerpen, Gent en de regionale steden Aalst, Brugge, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout ;

Uit marktanalyse en de dagelijkse realiteit blijkt dat De Lijn de meeste concurrentiële voordelen kan uitspelen in de grote en regionale steden in de verstedelijkte gebieden. De Lijn pleit daarom in de eerste plaats voor bijkomende investeringen in de kwalitatieve en kwantitatieve uitbouw van het stadsvervoer. Een kwaliteitsverbetering en verhoging van het aanbod moet parallel lopen met de invoering van een openbaar vervoervriendelijk verkeerscirculatieplan en van doorstromingsmaatregelen. De effectiviteit en resultaatgerichtheid van een dergelijk project is al voldoende aangetoond met het in 1992 gestarte project in Brugge. Gemeenten, gewest en De Lijn moeten gericht samenwerken om de meest efficiënte resultaten te bereiken. Zonder dergelijke, ingrijpende aanpak in de andere regionale Vlaamse steden, zal het marktaandeel van het openbaar vervoer gevoelig dalen met alle negatieve gevolgen voor de verkeers- en economische leefbaarheid van onze historische stadskernen.

De Lijn is recent gestart met een vernieuwd aanbod in Hasselt en een vernieuwing van het bussempark in Oostende. Eveneens op het programma staan Leuven (2e fase bussempark), Kortrijk (vernieuwing van het bussempark) en Mechelen (betere integratie van het stads- en streekvervoer). Maar er is meer nodig. Wat mogelijk is in Brugge, moet ook kunnen in Aalst, Genk, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas en Turnhout.

In Antwerpen en Gent besteedt De Lijn een groot deel van haar middelen aan de uitbouw van de tramlijnen, die de meeste reizigers vervoeren. In beide steden beschikt De Lijn reeds over een performant en milieuvriendelijk tram- (en trolleybus)net dat aan verdere uitbreiding toe is. Niet alleen dienen de bestaande lijnen verder te worden verlengd maar eventueel ook nieuwe overwogen. Bovendien moet ook dringend werk worden gemaakt van de verbeterde doorstroming van de tramlijnen.

- het streekvervoer met een duidelijk differentiatie tussen :

1. de sterke basislijnen ;

In het streekvervoer kan De Lijn haar concurrentiepositie aanzienlijk versterken op kwalitatief goed uitgebouwde interstedelijke basislijnen, complementair met het spoorwegnet.

Basiskennmerken van deze lijnen zijn een maximaal comfortniveau (type snelbus), een aantrekkelijke

commerciële snelheid, voldoende doorstroming, een eenvoudige herkenbaarheid en een imago gebaseerd op kwaliteit en betrouwbaarheid.

2. functioneel vervoer van scholieren, werknemers en andere doelgroepen ;

In deze markt staat De Lijn nu reeds relatief sterk. Dit aanbod wordt gekenmerkt door zeer gerichte dienstregelingen en trajecten in functie van de begin- en eindtijden van scholen en bedrijven. De positie van De Lijn dient hier te worden geconsolideerd.

3. kleinschalig en voornamelijk lokaal vervoer tussen dorpen en gemeenten ;

Dergelijk vervoer wordt verzorgd door alternatieve, vraagafhankelijke vormen van openbaar vervoer (belbus, e.a.).

Om ook landelijke gebieden een minimaal openbaar vervoeraanbod te garanderen, moeten op diverse plaatsen alternatieve vormen van openbaar vervoer worden ingericht, ter vervanging en/of aanvulling van het bestaande, klassieke openbaar vervoer. Het moet immers worden vermeden dat grote groepen van de bevolking moeite zouden hebben om zich nog langer te verplaatsen : jongeren, 60-plussers en grote groepen niet-keuzereizigers zouden hun bewegings- en verplaatsingsvrijheid in grote mate verliezen en dit is sociaal onverantwoord.

Voorwaarden voor het inrichten van een dergelijke nieuwe bediening is lokale besturen (gemeenten, provincies, derden) zo veel mogelijk te betrekken bij nieuwe initiatieven. De belbus heeft in de Westhoek, Landen en in Zuidwest-Limburg reeds voldoende haar efficiëntie bewezen.

1.2. Lange termijnverwachting

1.2.1. Positie t.o.v. de andere vervoerssystemen

Uit evaluaties en analyses blijkt dat de mobiliteit op korte en lange termijn blijft groeien. Simulaties waarbij het huidig beleid wordt geëxtrapoleerd leren ons dat in de volgende jaren nog een sterke stijging mag worden verwacht van zowel het personen- als het vrachtverkeer over de weg.

Wanneer deze groeiende vervoerbehoefte, zoals in het verleden, in hoofdzaak door de auto wordt opgevangen, komt de bereikbaarheid voor alle groepen verkeersdeelnemers in het gedrang. Het aandeel van het openbaar vervoer (De Lijn) is door de groei van het wegverkeer gestagneerd. In absolute cijfers is de laatste jaren een lichte stijging vast te stellen.

Om binnen de huidige markt-situatie het openbaar vervoer om te bouwen tot een geldig alternatief dienen een aantal structurele maatregelen te worden overwogen.

Met de naoorlogse welvaartsontwikkeling, de suburbanisatie en de ontwikkeling van het autobezit begon de rentabiliteit van de openbaar-vervoers-

diensten af te nemen, en geraakte ook het belang van openbaar vervoer op de achtergrond.

Sinds enkele jaren is echter het besef gegroeid dat de toenemende mobiliteit tot nog meer congestie zal leiden en dat de verkeersleefbaarheid en -veiligheid in het gedrang komen.

1.2.2. Europese tendenzen tot responsabilisering en liberalisering

In diverse landen rondom ons worden experimenten uitgevoerd inzake het aanbesteden van diensten, ter voorbereiding van de Europese richtlijnen, die in opmaak zijn.

De cruciale vragen die hierbij moeten worden gesteld zijn :

- Welke regulerende elementen moet de overheid in handen houden ?
- Wat is de normering inzake dienstverlening die moet worden gehanteerd ?
- Moeten de contracten risico-dragend zijn op het vlak van de kosten, op het vlak van de ontvangsten of op beide onderdelen ?

De studie van de commissie Brockx, die in opdracht van de Nederlandse overheid werd uitgevoerd, toont aan dat overheidsinterventie op het vlak van openbaar vervoer een noodzakelijkheid blijft. In de diverse landen waar de concurrentie stapsgewijs werd ingevoerd, heeft de overheid een aantal essentiële hefboomen die de samenhang van het net moeten waarborgen in handen gehouden, waaronder :

- de uniformiteit van de tarieven ;
- de samenhang van het net en de afstemming van de lijnen op elkaar ;
- de faciliteiten van de reizigers (overstapmogelijkheden,...) ;
- uniforme informatie aan de reizigers ;
- waarborg voor een eenduidig verschijningsbeeld van het openbaar vervoer ;
- beheer van kaartautomaten ;
- eenduidige evaluatie van ontvangsten en kosten van de diverse lijnen ;
- ...

Om al deze redenen is het van strategisch belang dat het beheer van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen wordt gecontroleerd door één vervoersmaatschappij.

Vooraleer stappen in de richting van liberalisering te zetten, dienen alle aspecten en gevolgen vooraf degelijk te worden onderzocht. Terzake zal een grondig onderzoek worden verricht, waarbij eventueel een aantal experimenten zullen worden opgezet.

Daarnaast wordt vastgesteld dat de betrokkenheid van de lokale overheden zeer sterk aanwezig is. In dit kader is het invoeren van het principe van een

mobilitéitsconvenant met steden en gemeenten een voor de hand liggende evolutie.

1.3. Knelpunten

1.3.1. Historisch gegroeid net dat nooit aan een systematisch onderzoek onderworpen werd

Sinds de tweede wereldoorlog heeft de NMVB zich voornamelijk gericht op het optimaliseren van het net door over te stappen van tram naar bus-exploitatie, o.a. omwille van de soepelheid die een autobus biedt ten opzichte van een tram. Daarbij was het volgen van de stedelijke ontwikkeling pas een probleem van tweede orde. In deze tijdsgeest werden veel tramlijnen afgeschaft die vandaag zeer nuttig zouden zijn in de voorstadsgebieden van grote steden.

Vandaag komt men tot de constatering dat tram-exploitatie in stedelijke gebieden grote voordelen heeft omwille van haar bedrijfszekerheid, capaciteit, snelheid,....

Vandaar dat op basis van een net-normerings-systeem een systematisch onderzoek zou moeten worden gevoerd dat moet aanduiden waar een tram- of bus-exploitatie de meest optimale vervoerstechniek is.

De lijnvoering dient nog meer te worden aangepast aan het huidige verplaatsingsgedrag van de (potentiële) klanten.

Het is duidelijk dat het beleid hier afgestemd dient te zijn op degelijke markananalyses. Aldus kan men zich richten op specifieke doelgroepen (woonwerk, woon-school, vrije tijd, winkelen,)

1.3.2. Gebrekkige doorstroming in stedelijke gebieden vreet aan betrouwbaarheid en snelheid

De verkeerscongestie situeert zich voornamelijk in en rond de steden. Door het gebrek aan doorstromingsfaciliteiten kan het openbaar vervoer geen valabel alternatief vormen voor de auto-mobiliteit.

De uitbreiding van de doorstromingsfaciliteiten (eigen bus- en trambanen en verkeersbeïnvloedingssystemen) verhoogt de gemiddelde snelheid en betrouwbaarheid van bus en tram en draagt bij tot een aanzienlijke daling van de kosten voor De Lijn.

Dit betekent dat deze faciliteiten toelaten om met dezelfde middelen (zowel financieel als materieel) een hoger aanbod te creëren. Dit versterkt in hoge mate de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer.

1.3.3. Onvoldoende attractief aanbod voor de keuze-reiziger

Een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer betekent in eerste instantie dat de (potentiële) reiziger gebruik kan maken van een attractief aanbod. Dit impliceert dat het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer in Vlaanderen de behoeften inzake comfort, snelheid en betrouwbaarheid dient in te

lossen. Binnen dit kader dienen een aantal ruimtelijke omgevingsvariabelen te worden aangepast.

Om het aanbod op een streeklijn voldoende aantrekkelijk te maken dient de potentiële reiziger binnen een aanvaardbare tijdslimiet (bv. dezelfde voormiddag) de mogelijkheid te hebben om naar zijn beginpunt terug te keren (de terugkeer-faciliteit).

De huidige frequenties die op vele lijnen worden aangeboden zijn het resultaat van diverse sanerings-operaties die in het verleden werden uitgevoerd, waardoor een gebrek aan terugkeer-faciliteiten is ontstaan. Bij gebrek aan terugkeer-faciliteiten zien potentiële gebruikers af van het gebruik van openbaar vervoer. Een stabiel aanbod op streeklijnen van minstens een uur-frequentie in beide richtingen is een minimum terugkeer-faciliteit die moet geboden worden. Potentiële reizigers zijn best bereid om hun tijdsgebruik aan te passen aan de dienstregeling van het aangeboden vervoer indien het over langere afstanden gaat en indien het aanbod van vervoer op regelmatige tijdstippen is voorzien.

In het stadsvervoer speelt het effect van de terugkeer-faciliteiten veel minder. Daar komt het erop aan dat de frequentie binnen de stad voldoende hoog is opdat de wachttijden tot een minimum worden beperkt. De wachttijd van 10 minuten is een goede kwaliteitsnorm.

1.3.4. Nog steeds te verouderd voertuigenpark

Kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer vereist de inzet van moderne bussen en trams : eigentijds, milieuvriendelijk (geluidsarm en beperkte uitlaatgassen), en klantvriendelijk (gemakkelijk herkenbaar en toegankelijk, comfortabel).

De periode voor de regionalisering werd gekenmerkt door een gebrek aan investeringsmiddelen om het bus- en trampark op peil te houden.

Studies wijzen uit dat de optimale levensduur van een autobus 14 jaar bedraagt en dat voor een tramstel een levensduur van 30 jaar moet worden voorzien. Na ombouw van een tramstel kan een beperkte verlenging van de levensduur worden vooropgesteld.

1.4. Raakvlakken met andere beleidsdomeinen

1.4.1. Zwakke ruimtelijke condities in Vlaanderen

De huidige regels op het vlak van de fiscaliteit (aftrekbaarheid van vervoerskosten, verkeersbelastingen, e.a.) en de suburbanisatie hebben tot een hoge, ruimtelijk sterk verspreide vraag naar mobiliteit geleid, waarop steeds moeilijker door lijn- en haltegebonden openbaar vervoer kan ingespeeld worden.

Het opvangen van de mobiliteitsgroei via alternatieve en/of collectieve vervoersvormen stelt eisen aan de ruimtelijke configuratie van activiteiten/funcities. Om een hoge frequentie en kwaliteit van bediening met gemeenschappelijk

vervoer te kunnen garanderen is een minimale vraag en ruimtelijke dichtheid noodzakelijk. Openbaar vervoer-vriendelijke ruimtelijke patronen moeten bijgevolg worden versterkt en opnieuw gecreëerd.

Het directe effect van een trendbreuk in het huidige ruimtelijk beleid is pas op langere termijn voelbaar. Toch moeten op korte termijn reeds maatregelen worden genomen die een gewenst ruimtelijk model niet onmogelijk maken. Het terugdringen van de automobiliteit en het verhogen van het openbaar vervoergebruik zijn inherent verbonden met de organisatie van de ruimtelijke ordening.

Het is dan ook strikt noodzakelijk dat rekening wordt gehouden met de doelstellingen van het strategisch plan 'Toegankelijk Vlaanderen' en het 'Structuurplan Vlaanderen' bij de beslissingen die worden genomen binnen de andere beleidsdomeinen.

Er moet worden geopteerd om de ruimtelijke ontwikkeling via een aantal goed uitgebouwde kernen te laten verlopen. Het planologisch concept van de compacte stad kan als leidraad gelden.

Zowel de herverdeling van de verkeersruimte en de verdichting van de woon- en tewerkstellingsruimte kunnen daartoe als eerste aanzet gelden. De ruimtelijke uitdaging zal zijn om terug een aantal functies ruimtelijk te leren mengen, waarbij geen overbelasting van het (leef)milieu en het milieu mag optreden.

Meer dan in het verleden zal bij de lokatie van functies rekening moeten worden gehouden met het verkeersgenererende effect van deze functies (mobiliteitsprofiel) en met het bereikbaarheidsprofiel van de lokatie. Beide zullen meer op elkaar moeten worden afgestemd. Sterk verkeersgenererende functies (bv. scholen, culturele voorzieningen, ziekenhuizen, kantoren) worden dus best in de omgeving van belangrijke openbaar vervoer halten georganiseerd.

1.4.2. Onvoldoende afstemming met projecten van andere vervoersectoren

De zwakke schakel van het openbaar vervoer is de kwaliteit van het voor- en natransport. De aanluiting met andere transport-modi zoals trein, fiets, auto dient te worden bevorderd door :

- goede park- en ride faciliteiten aan de rand van de grote steden (cfr. Linkeroever Antwerpen) ;
- fietstallingen aan belangrijke haltes ;
- het verbeteren van de informatie en het wachtcomfort aan de belangrijke knooppunten ;
- betere aansluitingen tussen trein en bus (cfr. piloot-project Dendermonde) ;
- tarifiëring die voorziet in een combinatie van parkeren en gebruik van openbaar vervoer ;
- nieuwe initiatieven inzake gecombineerde vervoerbewijzen waarbij de integratie van de verschillende openbaar vervoer-modi moet worden voor-

opgesteld. Hierbij dient de discussie over de verdeling van de inkomsten tussen de verschillende partners terug te worden geopend.

Er zal worden onderzocht in hoeverre een systeem van bewaakte fietsenstallingen met faciliteiten inzake herstelling commercieel kan worden uitgeroepen aan belangrijke trein-tram-bus-knooppunten.

1.4.3. Onvoldoende betrokkenheid lokale besturen

Bij de optimalisatie van het openbaar vervoer dienen lokale besturen zéér nauw te worden betrokken in het opstellen van multi-modale vervoersmodellen. In dit kader moet dan ook het initiatief gezien worden inzake mobiliteitsconvenants.

Deze convenants moeten inhoudelijk van die aard zijn dat het afsluiten van een convenant met een stad (stadsvervoer) of een provincie (interstedelijk vervoer) mogelijk is. De faciliteiten die door de lokale besturen zullen worden geboden ten aanzien van openbaar vervoer en zwakke weggebruikers zal rechtstreeks gerelateerd zijn met het openbaarvervoersaanbod en de mogelijkheden voor zwakke weggebruikers. Binnen dit kader zullen de maatregelen inzake doorstroming en verkeerslichtenbeïnvloeding een zéér belangrijke rol spelen.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

Een optimaal openbaar vervoer wordt als een belangrijke factor aanzien om de vereiste toename van de automobiliteit af te remmen en op termijn te doen afnemen. Het openbaar vervoer dient dan ook de kans te krijgen zich als volwaardig alternatief te ontplooien.

Het afremmen van het autoverkeer met als doel het verhogen van de verkeersleefbaarheid- en veiligheid kan slechts slagen indien de mobiliteitsproblemen globaal worden aangepakt. Dit vereist een beleid dat een degelijke ruimtelijke ordening centraal stelt. Een aantal valabele "openbaar vervoer"-alternatieven dienen te worden uitgewerkt, waarbij de flexibiliteit van de autobus-exploitatie – in tegenstelling tot vlak na de oorlog – geen waarborg meer is voor flexibiliteit en vlotte doorstroming, omwille van de enorm toegenomen automobiliteit en de daaruitvoervloeiende congestie.

Een belangrijke taak van de VVM is in de eerste plaats het ontwikkelen van verschillende initiatieven om een goed openbaar vervoer uit te bouwen dat in staat is de automobiliteit terug te dringen.

2.1. Lange termijnvisie t.a.v. De Lijn

2.1.1. (Her)Structurering van de dienstverlening

De herstructurering van de dienstverlening zal worden gebaseerd op netnormering, differentiatie van ingezette middelen, afstemming met het spoorverkeer en integratie in het totale transportsysteem.

2.1.1.1. Netnormering (categorisering)

Om de modale verschuiving naar meer milieuvriendelijke, collectieve en meer verantwoorde vormen van verplaatsing mogelijk te maken, moet men nu kunnen inspelen op de toekomstige vraag d.m.v. gerichte investeringen in projecten die kaderen binnen een algemeen referentiekader en/of normerings-systeem.

Dit impliceert het vergroten van de budgettaire ruimte, een efficiëntere inzet van de middelen en een produktiviteitsstijging bij De Lijn.

Belangrijk hierbij is dat de middelen prioritair ingezet worden voor het gericht afwerken van globale vervoersprojecten (i.p.v. verspreide infrastructuuronderdelen). Dit impliceert dat een aantal traditionele verdeelmechanismen over de verschillende provincies en over bus en tram worden herzien.

Deze omvorming van de financierings- en beslissingsmechanismen in de richting van afgewerkte vervoersprojecten moet kaderen in globale mobiliteitsconvenanten, af te sluiten met gemeenten, steden en provincies. Dit laat toe de investeringen onmiddellijk te laten renderen.

Projectmatige aanpak is niet alleen financieel en naar rendement een meer aangewezen mechanisme. Vanuit organisatorisch oogpunt is dergelijke benadering vereist gezien de noodzakelijke betrokkenheid van de diverse partners.

Binnen het verkeers- en vervoersbeleid bestaat een sterke behoefte aan een geïntegreerde aanpak, binnen een multi-modaal-bereikbaarheidsmodel, die de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen nastreeft.

Mede omwille van de financieringsbehoeften die daardoor zullen ontstaan en rekening houdend met de beperkte budgettaire middelen van de Vlaamse Regering dient een referentiekader te worden gecreëerd op basis waarvan beslissingen worden genomen inzake het type en de aard van het aanbod dat dient te worden voorzien.

In het licht hiervan zal een normeringssysteem onontbeerlijk zijn om prioriteiten te kunnen vastleggen zodat de beperkte middelen op de meest efficiënte manier worden aangewend.

Het is bovendien essentieel om tijdig in te spelen op de komende mobiliteitsbehoeften, zowel voor het verkrijgen van een modale verschuiving van de weg naar het openbaar vervoer, als voor de aanvaarding van een aantal auto-beperkende maatregelen.

Wil het openbaar vervoer in de toekomst een valabel alternatief worden voor het wegverkeer, dan is de ontwikkeling van een hecht netwerk met voor de reiziger duidelijk te onderscheiden verbindende en ontsluitende lijnen noodzakelijk.

2.1.1.2. Toenemende differentiatie in bedieningswijzen

Ter vervanging van het bestaande, klassieke openbaar vervoer dienen in bepaalde gebieden en op

bepaalde tijdstippen alternatieve vormen van openbaar vervoer te worden ingericht :

- In landelijke, dunbevolkte regio's dient ook een minimaal openbaar vervoeraanbod te worden gegarandeerd om in een basismobiliteit te kunnen voorzien. Het is immers sociaal onverantwoord dat een belangrijk deel van de bevolking (jongeren, 60-plussers en grote groepen niet-keuzereizigers) in hun bewegings- en verplaatsingsvrijheid worden beperkt. Het streekvervoer in dergelijke regio's dient dan ook te worden vervangen of uitgebreid door alternatieve vormen van openbaar vervoer. In dit kader hebben de belbus-projecten in de Westhoek, Landen en in Zuidwest-Limburg hun efficiëntie bewezen.

- De verplaatsingen die niet kaderen binnen het woon-school en woon-werkverkeer, meestal tijdens de daluren, vormen voor De Lijn een belangrijk marktsegment. Deze verplaatsingen dienen specifiek te worden benaderd. Een gepast aanbod biedt de mogelijkheid de bestaande capaciteit beter te benutten en zo tot een hoger rendement te komen. Een aangepast tarievenbeleid (daluur-tarief) kan het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren.

- In stedelijke agglomeraties dient een specifiek aanbod 's avonds en 's nachts te worden onderzocht. Dergelijk openbaar vervoeraanbod kan een reële bijdrage leveren in het verhogen van de veiligheid op de weg.

- In relatie tot de toenemende vrije tijd, biedt het evenementenvervoer een potentiële groeiemarkt voor het openbaar vervoer. De talrijke evenementen die in Vlaanderen worden georganiseerd zorgen vaak voor een enorme verkeersoverlast. Door het aanbieden van een vlot vervoer tussen parkeerterreinen en stations kan de verkeersoverlast worden verminderd. Dergelijk vervoer vergt een integrale aanpak. Overleg tussen de organisatoren, de politie en De Lijn is dan ook al van bij de voorbereiding van het evenement noodzakelijk. Meer dan in het verleden dient rekening te worden gehouden met de verkeersgenererende effecten van evenementen.

- Daarnaast zijn lijnen op specifieke tijden en voor bepaalde groepen nodig (o.a. spitslijnen bedrijfsvervoer) om het openbaar vervoer een voldoende concurrentiepositie t.a.v. de auto te geven.

2.1.1.3. Integratie in het globale openbaar vervoerssysteem

Wil het openbaar vervoer in de toekomst een valabel alternatief worden voor het wegverkeer dan is de ontwikkeling van een hecht netwerk met voor de reiziger duidelijk te onderscheiden verbindende en ontsluitende lijnen noodzakelijk. De noodzakelijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de daarmee samenhangende vergroting van de capaciteit, zal worden bereikt door omvangrijke investeringen in het (regionaal) verbindend net. Samen met specifieke voorzieningen naar tijd en doelgroepen toe en de daarbij horende kwaliteit, wordt hiermee de globale structuur van het openbaar vervoer bepaald.

De ruggesgraat van het verbindend net wordt gevormd door het NMBS-spoornet samen met een beperkt aantal bus- en tramlijnen van De Lijn, die de belangrijkste kernen in Vlaanderen en grootstedelijke gebieden onderling met elkaar verbinden. Tussen de kernen waar het potentieel reizigers onvoldoende blijft om een spoorverbinding te rechtvaardigen, zal De Lijn adequate voorzieningen inzetten om dit verbindend net te garanderen. Daarbij is sprake van een sterke complementariteit tussen beide vervoermaatschappijen. Waar spoorverbindingen door de NMBS worden opgeheven, zal een vervangende voorziening (tram, bus) van voldoende kwaliteit (doorstroming, frequentie) door De Lijn worden onderzocht. Indien overgegaan wordt tot de vervangende voorziening zal sprake moeten zijn van overdracht van financiën.

De totstandkoming van dit net vereist forse investeringen op een niveau dat aanzienlijk hoger ligt dan dat waarvan tot nu toe is uitgegaan. Ook vereist de exploitatie bijzondere aandacht, omdat het openbaar vervoer voor de maatschappij betaalbaar moet blijven. Juist de extra verhoging van de variabele autokosten en parkeertarieven biedt het perspectief om tenminste een deel van deze investering te kunnen uitvoeren.

Hoewel hier wordt gekozen voor het principe van het structureren van het openbaar vervoer in duidelijk verbindende en ontsluitende lijnen, zal een en ander afhankelijk van de situatie concreet moeten ingevuld worden. Het belang van de reiziger (reistijd) is daarbij primair

Om te kunnen inspelen op het diffuse verplaatsingspatroon kan het (dus) gewenst zijn dat openbaar-vervoerlijnen aan de herkomst- en bestemmingskant ontsluitend rijden en het tussengelegen traject snel en verbindend afleggen, dan wel dat verschillende directe busverbindingen worden gebundeld op 'verbindende' infrastructuur. Daarnaast zijn lijnen op specifieke tijden en voor bepaalde groepen nodig (spitslijnen bedrijfsvervoer) om het openbaar vervoer een voldoende concurrentiepositie te geven.

Samen met specifieke voorzieningen naar tijd en doelgroepen toe en de daarbij horende kwaliteit, wordt hiermee de globale structuur van het openbaar vervoer bepaald. De ruggesgraat van het verbindend net wordt gevormd door het NMBS-spoornet.

Hoewel hier wordt gekozen voor het principe van het structureren van het openbaar vervoer in duidelijk verbindende en duidelijk ontsluitende lijnen in een multimodaal bereikbaarheidsmodel zal één en ander afhankelijk zijn van de situatie en projectmatig moeten worden ingevuld. Een vlot, stipt en betaalbaar openbaar vervoer blijft hierbij de centrale doelstelling.

2.1.1.4. Betere aansluiting op het globale transport-systeem

De Lijn zal van haar kant eveneens maatregelen nemen om het overstappen van andere vervoersmodi op tram en bus te stimuleren. Fietsstallingen en bijkomende parkeergelegenheid (systeem Par-

keer & Reis) aan goed uitgebouwde halten die snel, frequent en stipt in verbinding staan met stadscentra of andere belangrijke attractiepolen, staan op het programma.

De uitbreiding van de P&R-voorzieningen aan de eindpunten van bus- metro- en (snel)tramlijnen in de periferie van de grote steden leidt tot de verbetering van de bereikbaarheid.

Tevens zal het stads- en streekvervoer zijn rol moeten opnemen bij het opstellen van school- en bedrijfsvervoerplannen die tot doel hebben het gemeenschappelijk vervoer naar belangrijke attractiepolen te stimuleren. Carpooling en verkeersbeheersingssystemen (bv. toeritdosering op autowegen, blokrijden) mogen echter niet het effect hebben het autoverkeer te stimuleren door een betere spreiding ervan en het aantal reizigers van het gemeenschappelijk vervoer te doen afnemen.

2.1.2. Uitbouw tot solide concurrentiële maatschappij

Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan de criteria prijs en kwaliteit, om de gebruiker te beschermen en het vervoer te stimuleren, wat een voldoende rentabiliteit van de vervoerder vereist. Mede in het licht van Europese regelgeving, dient De Lijn te worden uitgebouwd tot een solide concurrentiële maatschappij die over de nodige know-how en expertise beschikt inzake openbaar vervoer. Binnen dit kader zal het decreet van de VVM moeten worden aangepast aan de Europese regelgeving.

De noodzakelijke verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de daarmee samenhangende vergroting van de capaciteit, zullen worden bereikt door produktiviteitsstijgingen en door het verlenen van bijkomende exploitatiedotaties met daaraan gekoppelde resultaatsverbintenissen. Deze engagementen zullen worden vastgelegd in mobiliteitsconvenants.

De toewijzing tot uitvoering van deze bijkomende diensten zal projectmatig geschieden met inachtna-me van de wet op de overheidsopdrachten.

2.1.3. Structureren van de relatie met de klanten

Aanvullend op het geïntegreerd mobiliteitsbeleid is de vereiste te kunnen terugvallen op een geresponsabiliseerde organisatie. Dit houdt o.a. in dat de dienstverlening aan de klant gebeurt binnen de afgesproken termijnen en volgens een competitief kwaliteitsniveau. Het is dan ook noodzakelijk dat De Lijn een charter opstelt waarin zij haar plichten (en rechten) t.o.v. haar klanten vastlegt.

2.1.4. Integrale kwaliteitszorg

Het toegenomen milieubewustzijn en de toegenomen maatschappelijke vraag naar grotere verkeersveiligheid, impliceren dat de zorg voor milieu en veiligheid van bij de conceptvorming tot op het niveau van de uitvoering wordt ingebouwd. Tegelijk moet ook het gedrag van de gebruikers, net als dat van de bedrijven worden geheroriënteerd om

de voorkeur te verlenen aan veiliger en milieuvriendelijker verplaatsingsgedrag. Terzake dienen de nodige initiatieven te worden ontwikkeld.

De Vlaamse overheid draagt – door haar eigen infrastructuur en communicatienetwerken voor verkeersbeheerssystemen (telematika) te realiseren en ter beschikking te stellen van derden, waaronder de De Lijn – bij tot de uitbouw van een multimodaal verkeerssysteem.

Omdat de overheid uiteindelijk zal worden beoordeeld op de mate waarin zij erin slaagt de aanvaarde doelstellingen inzake mobiliteit te realiseren, is de bewustmaking en responsabilisering van de betrokken doelgroepen (bevolking, industrie, ...) een cruciale voorwaarde voor zowel de maatschappelijke aanvaardbaarheid van de te nemen beslissingen als voor de slaagkansen van het voorgestane mobiliteitsbeleid.

2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode

2.2.1. Gerichte aanpak

Uit de analyses en de knelpunten blijkt dat een globaal mobiliteitsbeleid meer dan noodzakelijk is (zie mobiliteit).

Specifiek t.a.v. De Lijn zal het beleid op volgende elementen zijn gebaseerd :

2.2.1.1. Klantgerichte aanpak door het beschikbaar stellen van degelijke informatie

Het beschikbaar zijn van degelijke informatie over de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt is onontbeerlijk. Duidelijke en gemakkelijk verkrijgbare informatie verlaagt de drempel van het openbaar vervoer. Het is dan ook noodzakelijk om de reizigersinformatie op alle vlakken (reiswegen, dienstregelingen en tarieven) en op alle terreinen (aan de haltes en in de NMBS-stations, op bus en tram, in de verkooppunten, via gedrukte en telefonische informatie) te standaardiseren (cfr. gebruik van een huisstijl) en te optimaliseren.

2.2.1.2. Ombudsdienst

Een klantvriendelijk openbaar vervoer betekent dat de reiziger de mogelijkheid wordt geboden om zijn klachten en opmerkingen te formuleren. De oprichting van een ombudsdienst die in alle onafhankelijkheid de klachten op hun gegrondheid onderzoekt is dan ook noodzakelijk.

Deze ombudsdienst staat niet alleen in voor de onmiddellijke klachten- behandeling en/of bemiddeling, maar sensibiliseert ook de verantwoordelijken van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer inzake de problemen waarmee de reizigers worden geconfronteerd.

Bovendien heeft deze ombudsdienst de opdracht te bemiddelen in alle conflicten tussen de VVM en derden die met de maatschappij in contact komen, (als leverancier, als onderaannemer,).

Op deze wijze stimuleert de ombudsdienst op termijn De Lijn tot het herstructureren van bepaalde diensten die niet optimaal zijn afgestemd op de reële mobiliteitsbehoeften van de moderne openbaar vervoergebruiker.

2.2.1.3. Selectieve uitbouw van stads- en streekvervoer

De Vlaamse regering beschouwt het tegengaan van de stedelijke verpaupering als één van de topprioriteiten. De herwaardering, modernisering en uitbouw van het openbaar vervoer in en rond de grote en regionale steden is hiervoor één van de uitgelezen middelen. In Antwerpen en Gent investeerde de Vlaamse overheid reeds aanzienlijke bedragen in de uitbouw van een performant en milieuvriendelijk tram- (en trolleybus)net. Nochtans is het noodzakelijk in de komende jaren :

1. de geplande uitbouw van het tramnet te versnellen ;
2. extra middelen te voorzien voor de uitbreiding en verjonging van het trampark door de aankoop van trams met grote capaciteit ;
3. bijkomende middelen ter beschikking te stellen voor de exploitatie teneinde op deze infrastructuur ook een frequent en betrouwbaar aanbod te verzekeren.

Het stads- en streekvervoer zal selectief worden uitgebreid en versterkt. In twintig regionale steden zullen overeenkomsten worden afgesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap, de Lijn en de NMBS om het stads- en voorstadsvervoer beter uit te bouwen. Dit zal gebeuren binnen het kader van het mobiliteitsconvenant dat alle aspecten van de verkeersafwikkeling in zich moet houden. De criteria, waaraan deze convenants moeten voldoen, zullen worden vastgelegd door de Vlaamse Regering.

Deze maatregelen kunnen een belangrijke bijdrage leveren in het ontlasten van de stadscentra van overbodig autoverkeer en tot het herwaarderen van de stedelijke leefomgeving. Dit biedt perspectieven voor een stedelijk herstel en het verbeteren van de leefkwaliteit.

2.2.2. Ondersteunend flankerend beleid vanwege de overheid

Een dergelijk beleid ligt aan de grond van een vlot, stipt, betrouwbaar en voor de overheid ook betaalbaar openbaar vervoer.

Doorstroming is absoluut noodzakelijk om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen. Doorstroming verhoogt de gemiddelde snelheid van bus en tram en draagt bij tot een aanzienlijke daling van de kosten voor De Lijn. Of omgekeerd : een verhoging van de snelheid laat toe met dezelfde kosten een hoger aanbod te creëren.

Investeren in openbaar vervoer kan niet parallel lopen met een toename van de parkeercapaciteit in de steden. Auto-arme stads- en dorpscentra op mensenmaat verhogen de leefbaarheid. Daarom moet minimaal een bevestiging van het aantal par-

keerplaatsen in de stads- en dorpscentra zelf worden overwogen. Zo nodig kunnen nieuwe perifere parkeer- & reisvoorzieningen worden gerealiseerd, op voorwaarde dat zij goed door het openbaar vervoer worden ontsloten.

Ten slotte moet ook een adequaat voorkomingsbeleid binnen ruimtelijke ordening en huisvesting (met onder meer mobiliteitseffecten-rapporten en het definiëren van de A-, B- en C-lokaties) de concurrentiepositie van tram en bus verhogen.

De bundeling van de beleidsdomeinen vervoer, openbare werken en ruimtelijke ordening in één pakket, moet aan dit geïntegreerd beleid een nieuwe dynamiek geven.

2.2.2.1. Handhaven van minimaal aanbod in landelijke gebieden

Om ook landelijke gebieden een minimaal openbaar vervoeraanbod te garanderen, moeten op diverse plaatsen alternatieve vormen van openbaar vervoer worden ingericht, ter vervanging en/of aanvulling van het bestaande, klassieke openbaar vervoer. Het moet immers worden vermeden dat grote groepen van de bevolking moeite zouden hebben om zich nog langer te verplaatsen : jongeren, 60-plussers en grote groepen niet-keuzereizigers zouden hun bewegings- en verplaatsingsvrijheid in grote mate verliezen en dit is sociaal onverantwoord.

Voorwaarde voor het inrichten van een dergelijke nieuwe bediening is lokale besturen (gemeenten, provincies, derden) zo veel mogelijk te betrekken bij nieuwe initiatieven. De belbus heeft in de Westhoek, Landen en in Zuidwest-Limburg reeds voldoende haar efficiëntie bewezen.

Terzake dient het reserverings-systeem voor belbussen verder te worden geperfectioneerd, waarbij aandacht zal worden besteed aan een vlotte communicatie tussen het voertuig en het dispatching-centrum.

2.2.2.2. Afstemming van de NMBS via regionale beheersovereenkomsten

De samenwerking tussen het stads- en streekvervoer met de spoorwegen moet verder worden uitgebouwd. Dit dient tot uiting te komen in :

- het verbeteren van de aansluitingen, o.a. door het invoeren van nieuwe geïnformatiseerde systemen (cfr. Dendermonde) ;
- de stimulering van de onderlinge informatie-uitwisseling tussen De Lijn en de NMBS (businformatie in de stations, vermelding van de treinaansluitingen door De Lijn, enz...) ;
- het moderniseren en reizigersvriendelijk herinrichten van stationsomgevingen met voorrang voor het aansluitend stads- en streekvervoer ;
- een verdere integratie van tarieven en vervoerbewijzen, in functie van de potentiële vraag van de reizigers.

Ook de spoorinvesteringen en het treinaanbod moeten zo goed mogelijk worden afgestemd op de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Daarom moeten de Gewesten betrokken worden bij het overleg over de investeringsprogramma's van de NMBS en kunnen ze ook aansturen op regionale beheersovereenkomsten met de NMBS. Dat vergt op zijn minst een doorzichtige beheersboekhouding bij de NMBS, zodat alle kosten en baten op een objectieve manier gekend zijn.

2.2.2.3. Verdere vervanging en differentiatie van het voertuigenpark

Op dit vlak dient een betere planning van de investeringen op langere termijn te worden opgesteld, zeker omdat bij de overschrijding van de levensduur van een voertuig de onderhoudskosten systematisch en structureel stijgen. In het kader van het beheersen van het exploitatie-tekort dient dit fenomeen te worden vermeden. Het dient te worden onderzocht in hoeverre een meer structurele oplossing aangewezen is.

Er dient te worden gestreefd naar een voertuigenpark waarvan de ouderdom gelijkmatig gespreid is over de afschrijvingsperiode, waarbij de gemiddelde levensduur voor autobussen 7 jaar is, en voor trams 15 jaar. Dit zal ook toelaten om op regelmatige tijdstippen ervaring op te doen met nieuwe types van voertuigen en het gebruik van nieuwe technologieën langzamerhand in te voeren voor zover deze hun degelijkheid hebben bewezen.

Ook budgettair is het zeer interessant om een in ouderdom goed verspreide vloot te hebben. Op die manier kunnen de investerings-inspanningen maximaal worden gespreid in de tijd en worden investeringspieken vermeden.

Het is evident dat het voertuigenpark moet worden aangepast aan de exploitatie-noden.

Als voorbeeld kan gegeven worden : een stadsdienst kan dikwijls efficiënter werken met kleinere en meer wendbare bussen, dan met standaardbussen.

Binnen deze problematiek dient op de juiste plaats het juiste voertuig te worden ingezet, rekening houdend met de vereiste capaciteit. Dit moet zijn repercussies hebben in de algemene aankoop-politiek van de VVM, die op langere termijn moet worden gepland, en gebaseerd moet zijn op het netnormeringssysteem.

2.2.2.4. Geleidelijke herstructurering van stel- en onderhoudsplaatsen

De herstructurering van de stel- en onderhoudsplaatsen dient geënt te zijn op het netnormeringssysteem. Enkel op basis van een netnormering kan optimaal worden bepaald waar stel- en werkplaatsen strategisch moeten worden ingeplant, vandaag en in de toekomst.

De vernieuwing en/of heroriëntering van stel- en werkplaatsen dient ook te kaderen binnen een beleid dat erop gericht is het aantal lege kilometers

maximaal te beperken, om zo de structurele kosten van de VVM in te dijken.

Daarnaast mag het aspect van de steeds hoog-technologischer wordende apparatuur in de onderhoudscentra niet uit het oog worden verloren. Het concentreren van stelplaatsen op een beperkt aantal punten leidt ertoe dat minder hoog-technologisch materiaal moet worden aangekocht, hetgeen enerzijds de investeringen beperkt en het gebruik optimaliseert en anderzijds tot gevolg heeft dat minder hoog-geschoold personeel moet worden aangeworven om de apparatuur te bedienen.

De VLAREM-reglementering zal strikt worden nageleefd.

Op deze wijze worden de middelen op de meest efficiënte wijze aangewend.

2.2.3. Gepland beleid

In uitvoering van de absolute prioriteit van het regeerakkoord om de automobiliteit af te remmen zal in het bijzonder worden gepoogd om een openbaar vervoersvriendelijk klimaat te creëren, mede omwille van volgende feiten :

- de openbaar-vervoers-sector is arbeidsintensief ;
- de positieve milieu-invloeden (minder luchtvervuiling, uitstoot CO₂, positieve gevolgen op de volksgezondheid, vermindering aantasting van de historische gebouwen,.....) ;
- verkeersveiliger vervoer (minder verkeersongevallen en dus ook minder interventie- en medische kosten) ;
- economische voordelen : openbaar en /of gemeenschappelijk vervoer kan efficiënter worden georganiseerd dan privé-vervoer wat positieve gevolgen heeft voor de in te zetten middelen en het energieverbruik ;
- gemeenschappelijk vervoer draagt substantieel bij tot de reductie van de verkeersdrukke, de vermindering van files en dus tot een betere bereikbaarheid.

3. MIDDELEN

3.1. Regelgevend en Institutioneel

Een goed verkeers- en vervoersbeleid in de geest van een duurzame ontwikkeling is slechts tot uitvoering te brengen, wanneer een en ander ook in bestuurlijke zin goed wordt afgestemd.

Enerzijds ligt een aantal zaken op het vlak van aanpalende beleidsterreinen, zodat afstemming met de bevoegde Vlaamse collega-ministers of binnen de Vlaamse regering aan de orde is. Anderzijds ligt een deel op het vlak van de bevoegdheid van gemeenten. Hier zijn afspraken-overeenkomsten de aangewezen vorm. Daarbij speelt ook de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn een wezenlijke rol.

Verder is een afstemming/overeenkomst met de andere gewesten en/of de federale regering noodzakelijk. Terzake zal worden onderzocht in hoeverre een aanpassing van de bestaande samenwerkingsakkoorden nodig is. Waar geen samenwerkingsakkoorden werden gesloten, zullen onderhandelingen worden aangeknoopt, waarbij alle facetten van mogelijke maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer en de zwakke weggebruikers zullen worden besproken.

3.1.1. Her-negotiëring van de beheersovereenkomst 1996 en de volgende beheersovereenkomsten

De relatie tussen de overheid en De Lijn wordt vastgelegd in een beheersovereenkomst. De reeds door de vorige regering ondertekende overeenkomst voor 1996 voorziet in een overheidsbijdrage van minstens 9.428,9 miljoen BEF voor investeringen en 101,1 miljoen BEF voor het opstarten, promoten en exploiteren gedurende de eerste jaren van nieuwe projecten van gemeenschappelijk vervoer. Deze bedragen worden minimaal geïndexeerd volgens de begrotingsrichtlijnen.

De Vlaamse regering en De Lijn zullen er werk van maken om, maximaal rekening houdend met de inzichten van beide partijen en met de tendenzen betreffende Europese regelgeving en de evoluties van het openbaar vervoer in andere EU-landen, vanaf 1997 een nieuwe beheersovereenkomst af te sluiten voor een periode van minimaal drie jaar.

Daarbij zal de bestaande beheersovereenkomst 1996 opnieuw met de VVM worden genegotieerd. Hierin zal het volgende worden opgenomen :

- de nieuwe beleidslijnen van de Vlaamse Regering ;
- de nieuwe beheersovereenkomst wordt voor een periode van drie jaar afgesloten ;
- de principes van een bedieningsnormeringssysteem worden vastgelegd ;
- het principe van mobiliteitsconvenants wordt in de beheersovereenkomst opgenomen ; de mobiliteitsconvenants worden via addenda aan de nieuwe beheersovereenkomst toegevoegd ;
- de VVM krijgt toegang tot de bijkomende middelen die de Vlaamse Gemeenschap ter beschikking stelt ;
- het lastenboek van de exploitanten zal worden herzien in het licht van het dragen van medeverantwoordelijkheid. Deze aanpassingen zullen worden doorgevoerd in het licht van de in de toekomst wijzigende Europese regelgeving. Hierdoor kan het globaal bedrijfsresultaat van de Lijn worden verbeterd ;
- onderzoek zal worden uitgevoerd om na te gaan in hoeverre het nuttig is een afschrijvingsfonds ter vrijwaring, instandhouding, vernieuwing en herfinanciering van de vloot en het onroerend patrimonium op te richten. Hierbij kan worden gesteund op middelen uit de Vlaamse begroting, via een herschikking van de bestaande middelen binnen hetzelfde pakket ;

- de uitbouw van een informatie-systeem m.b.t. de de reizigersstromen in een vervoersgegevensbank.

De beheersovereenkomst is het instrument om de beleidsdoelstellingen zoals die hierboven werden gesteld, te verwezenlijken en zal initieel vertrekken vanuit volgende beleidsdoelstellingen :

- de projectgebonden financiering zal worden ingevoerd via het afsluiten van mobiliteitsconvenants ;
- in de overeenkomsten zullen effectieve resultaatsverbintenissen worden opgenomen ;
- de doelstellingen van het beleid zullen onderdeel uitmaken van de beheersovereenkomst.

Een lange termijn-visie veronderstelt ook een beheersovereenkomst op langere termijn met De Lijn. Binnen het kader van de nieuwe beheersovereenkomst zal bijzondere aandacht worden besteed aan :

- het opstellen en het aanwenden van de net-normering ;
- in toepassing van de netnormering, een gedifferentieerde aanpak van de bediening ;
- een projectgebonden organisatie met resultaatsverbintenissen ;
- integratie met andere vervoerssystemen ;
- betere aansluiting op het globale transportsysteem ;
- uitbouw van een solide maatschappij die geen concurrentie hoeft te vrezen ;
- structurering van de relatie met de klanten ;
- integrale kwaliteitszorg ;
- degelijke informatie aan de reizigers ;
- de inpassing van de mobiliteitsconvenants ;
- de evaluatie-methode van de convenants ;
- ondersteuning vanuit andere beleidsdomeinen ;
- handhaving van een minimaal aanbod in landelijke gebieden ;
- planning inzake de vervanging en/of modernisering van de vloot ;
- geleidelijke herstructurering van stel- en onderhoudsplaatsen ;
- evaluatie van de uitvoering van de mobiliteitsconvenants ;
- de aanpassing van de software die abonnementen aflevert, op zo'n manier dat de reizigers per lijn kunnen worden geteld ;
- ...

3.1.2. Een regionale beheersovereenkomst met de NMBS

Ook de spoorinvesteringen en het treinaanbod moeten zo goed mogelijk worden afgestemd op de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Daarom moeten de Gewesten worden betrokken

bij het overleg over de investeringsprogramma's van de NMBS en moeten zij ook aansturen op regionale beheersovereenkomsten met de NMBS. Hierbij is eveneens een doorzichtige beheersboekhouding per lijn noodzakelijk.

3.1.3. Mobiliteitsconvenants als stedelijke beheersovereenkomsten

(zie mobiliteit)

3.1.4. Overige vernieuwing in de regelgeving

De regering zal diverse maatregelen of initiatieven nemen om de regelgeving betreffende het openbaar vervoer te versoepelen en/of te actualiseren en om het gebruik van milieuvriendelijke vervoermodi te stimuleren. Gedacht wordt o.a. aan :

1. het actualiseren van het reglement op de politie van het personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar (KB van 15 september 1976) ;
2. het optrekken, tot 75%, van de maximale tussenkomst van de werkgevers in het openbaar vervoerabonnement voor woon-werkverplaatsingen ;
3. het fiscaal aftrekbaar maken van schoolabonnementen ;
4. het consolideren en zelfs verhogen van de vrijstelling van accijns op de dieselbrandstof gebruikt door de openbaar vervoerbedrijven ;
5. het aanpassen van de omzendbrief betreffende het verplicht stellen van een minimum aantal parkeerplaatsen bij elke nieuwbouw ;
6. het moderniseren van de bestaande wetgeving, waarbij alle bestaande reglementeringen zullen worden gecoördineerd en waarbij regelgeving die het organiseren van gemeenschappelijk vervoer hindert zal worden weggewerkt.

3.1.5. Betrokkenheid van de gebruikers

Om de betrokkenheid van de gebruikers te verhogen en te stimuleren zullen de diverse adviesraden en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde aan een grondige evaluatie worden onderworpen. Maatregelen ter stimulering en/of heroriëntering van de werking van deze instanties, zullen het onderwerp uitmaken van overleg met de betrokken verantwoordelijken.

3.2. Financieel

3.2.1. Basisdotatie

Zoals hoger vermeld, voorziet de overheid voor 1996 een minimum-dotatie, waarbij ook een investeringsdotatie en een budget voor het opstarten, promoten en exploiteren gedurende de eerste jaren van nieuwe projecten van gemeenschappelijk vervoer voorzien is. Deze bedragen worden tenminste geïndexeerd volgens de begrotingsrichtlijnen.

De Lijn dient er zich anderzijds toe te verbinden een normeringssysteem op te stellen, waarbij volgens objectieve normen, op vergelijkbare plaatsen in Vlaanderen en in vergelijkbare situaties, ook een gelijkwaardig openbaar vervoeraanbod wordt aangeboden.

3.2.2. Aanvullende initiatieven

Het hierboven omschreven beleid dient zich ongetwijfeld te vertalen in een aantal budgettaire initiatieven.

Kredieten ter vervanging van tramstellen

Een tramstel heeft een levensduur van 30 jaar, na ombouw een bijkomende levensduur van 10 jaar. Het niet vervangen zal tot gevolg hebben dat de exploitatie- en onderhoudskosten zéér snel toenemen (1 à 1,5% per jaar zijnde 20 à 30 miljoen). In 1996 zullen 61 tramstellen de leeftijd van dertig jaar ruimschoots overschreden hebben. Veertig stellen zullen de leeftijd van dertig jaar bereikt hebben.

Bovendien bestaat in Gent en Antwerpen een zeer groot capaciteitstekort. In Gent is de situatie van die aard dat – in afwachting van een definitieve oplossing – negen tweedehandstrams werden aangekocht om na ombouw (met subsidie uit artikel 61.01) te worden ingezet. Zowel in Gent als in Antwerpen werden belangrijke investeringen uitgevoerd (en zijn nog in uitvoering) die een grote reizigerstoename tot gevolg hebben. De capaciteitsproblemen spitsen zich voornamelijk toe op de volgende bedieningen : Gent – lijn 1, Antwerpen, lijnen 2,3 en 15.

De nieuwe tramstellen zullen een hogere capaciteit hebben die in Antwerpen en Gent respectievelijk een verhoging van het aantal beschikbare plaatsen met moet meebrengen van 14% en 26%. Daarnaast moet het comfort van de nieuwe stellen gevoelig hoger liggen en zal de veiligheid aanmerkelijk beter zijn.

De aankoop van nieuwe tramstellen zal onderwerp uitmaken van onderzoek in het kader van de opmaak van de definitieve beheersovereenkomst. Indien dit investeringsproject binnen de huidige budgetvoorzieningen moeten worden gerealiseerd (artikel 61.01) blijft er onvoldoende ruimte over om een normaal investeringsbeleid te voeren, omdat twee à drie projecten – die om exploitatiereiden niet kunnen worden verschoven in de tijd – quasi de helft van de beschikbare budgetten opslorpen (Punt aan de Lijn, aankoop trams en bussen).

Omwille van het feit dat de Vlaamse Gemeenschap meerderheids-aandeelhouder is van de VVM, dient in de toekomst een structurele oplossing te worden uitgewerkt waarbij de VVM in de mogelijkheid wordt gesteld om haar rollend materieel en haar patrimonium te vrijwaren en te moderniseren door planmatige vervangings- en vernieuwingsinvesteringen. Onderzoek hiernaar dient te worden uitgevoerd.

Een verhoging van het exploitatiebudget van de Vlaamse vervoermaatschappij kan enkel worden

gekoppeld aan projectgebonden initiatieven die kaderen binnen het opstellen, afsluiten en realiseren van gemeentelijke/stedelijke mobiliteitsconvenants.

De regering wil haar beleid gestalte geven op een sociaal-economische en geïntegreerde wijze.

Daartoe creëerde de Vlaamse Raad een aantal bevoorrechte Vlaamse bedrijven die ter beschikking staan van de regering : inzake openbaar vervoer werd een doelstelling meegegeven aan de VVM De Lijn.

Indien dit bedrijf binnen Vlaamse en Europese context haar opdracht naar behoren en in een concurrentiële markt wenst uit te voeren, dan moet zij over vergelijkbare middelen kunnen beschikken.

Daarom zal de regering onderzoeken op welke manier het kapitaal van De Lijn aanzienlijk kan worden verhoogd. Door het versterken van de financiële structuur wordt de VVM minder afhankelijk van de kapitaalmarkt en kan ze meer uitdagingen aan.

Vanuit dit licht dient de taakstelling van de Vlaamse Vervoermaatschappij op een aantal punten her-schikt te worden, rekening houdend met de bedrijfsautonomie.

De beheersovereenkomst met De Lijn dient op langere termijn te worden vastgelegd, waarbij de nieuwe beleidslijnen dienen te worden ingevuld. De concrete taakstellingen van het "mobiliteitsplan 2002" en de hieraan gekoppelde investeringsmiddelen vanwege de Vlaamse overheid dienen in de overeenkomst te worden opgenomen.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

4.1. Een Geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap

4.1.1. Relaties met het stedelijk beleid

Tot op heden werd in het strategisch ondernemingsplan van De Lijn een onderscheid gemaakt tussen :

- stads- en voorstadsvervoer ;
- streekvervoer, zijnde basislijnen die de interstedelijke verbindingen creëren ;
- alternatieve vormen van openbaar vervoer zoals buurtbussen, belbussen,... in dunbevolkte landelijke gebieden, voornamelijk tussen dorpen en gemeenten.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat de stedelijke wooncomplexen 72% van de potentiële Vlaamse openbaar vervoersmarkt vertegenwoordigen. Als gevolg hiervan werd in het verleden reeds een belangrijk deel van de exploitatie-dotatie aangewend om stedelijk vervoer te organiseren.

Met betrekking tot de tramvloot in Gent en Antwerpen stellen zich momenteel capaciteitsproblemen.

Vandaar dat, binnen het kader van stedelijk beleid, ook een voorstel tot aankoop van nieuwe trams voor Gent en Antwerpen is voorzien. De verhoging van de veiligheid, de capaciteitsverhoging en de voorziene verhoging van de commerciële snelheid zal een belangrijke bijdrage leveren tot een betere beheersing van de stedelijke vervoersstromen.

4.1.2. *Relaties met het tewerkstellingsbeleid*

Een eerste aspect betreft het wijzigen van het bestaande tewerkstellingspatroon in functie van het beheersen van de mobiliteit. Dit hangt nauw samen met de slechte ruimtelijke inplanting van tewerkstellingsgebieden, in casu industriegebieden en ambachtelijke zones.

Tewerkstellingszones dienen zich vast te haken aan bestaande openbaar vervoerrelaties.

Voor bestaande afgelegen tewerkstellingsgebieden kan via bedrijfsvervoerplannen het woon-werkverkeer worden bepaald. Via bedrijfscoördinatie kunnen alternatieve vormen van vervoer worden opgebouwd : bedrijfsbus, carpooling,...

Een ander belangrijk aspect is de arbeidsintensiviteit van de openbaar vervoers-sector. Momenteel worden meer dan 4800 mensen tewerkgesteld bij de VVM. Daarnaast stellen de privé-exploitanten nog eens 1500 mensen tewerk.

Inzake toeleveringsbedrijven bestaan geen juiste schattingen. Er kan gesteld worden dat het openbaar vervoer hier een belangrijk tewerkstellingseffect genereert (infrastructuurwerken, bouw voertuigen,.....). Een toename van het gebruik van het openbaar vervoer zal zowel bij de VVM als bij de toeleveringsbedrijven een toename van de tewerkstelling veroorzaken.

4.1.3. *Relaties met het milieubeleid*

In de voorbije decennia werden belangrijke reducties van emissies van luchtverontreiniging in alle sectoren gerealiseerd. Voor verkeer was dit echter niet het geval. Het gevolg is dat het aandeel van emissies uit het verkeer drastisch blijft toenemen.

Nochtans zijn de emissies als gevolg van het verkeer ten aanzien van de omgevingslucht niet te verwaarlozen. Het autoverkeer is niet alleen in belangrijke mate mede-verantwoordelijk voor het ozon-probleem, maar ook voor 55% van de zomerse fotochemische smog, voor 22% van het broeikaseffect en voor 20% van de verzuring.

Het aangeven van strengere emissienormen, schonere en energiezuinigere auto's en/of alternatieve brandstoffen, lossen de gevolgen van het autoverkeer op het leefmilieu niet op. Indien men de verzuring, smog en het broeikaseffect wil aanpakken dan moet het aantal autokilometers worden beperkt en moet men de stijgende mobiliteit drastisch afremmen.

4.1.4. *Relaties met het ruimtelijk beleid*

In het verleden en ook nu nog worden bedrijventerreinen ingeplant zonder rekening te houden met het openbaar vervoer. In vele gevallen zijn werknemers aangewezen op individueel of gezamenlijk autovervoer.

Voor bestaande bedrijventerreinen moet worden onderzocht hoe openbaar vervoerrelaties kunnen worden opgebouwd. De grote bedrijven moeten worden gestimuleerd om groepsvervoer voor werknemers te organiseren wanneer niet of zeer moeilijk openbaar vervoerverbindingen mogelijk zijn (excentrische ligging – ploegenarbeid...). Het idee van bedrijvenscoördinatie moet worden onderzocht. Deze bedrijvenscoördinatie onderzoekt de vervoersmogelijkheden voor alle werknemers en stelt vervoersoplossingen voor. Deze kunnen ondermeer betrekking hebben op bedrijfsbussen of carpooling.

Stationsverdichting kan als middel worden aanzien om de tewerkstelling rond bestaande openbaar vervoercentra te stimuleren. Het plannen, subsidiëren en uitrusten van industrie- of ambachtelijke zones die totaal excentrisch gelegen zijn moet principieel worden afgewezen. Voor elke planning van nieuwe terreinen moeten de verbindingen met openbaar vervoer mede bepalend zijn. In dit verband kan een mobiliteitseffectrapport een bruikbaar middel zijn. Het feit dat de bevoegdheden verkeer en ruimtelijke ordening samenvallen opent nieuwe perspectieven om het geïntegreerd beleid dat op dit vlak noodzakelijk is, te realiseren.

4.1.5. *Relaties met het economisch beleid*

Fileproblemen en het daaruit voortvloeiend tijdverlies, de kosten van verkeersslachtoffers... worden nogal vlug aangevoeld en in economische verliezen omgezet. Nogal dikwijls worden als oorzaken onvoldoende en/of gebrekkige infrastructuren aangeduid.

Zowel voor het woon- werkverkeer als voor het zakelijk verkeer is tijdverlies, veroorzaakt door het fileprobleem, economisch te kwantificeren ; de verloren uren zijn immers niet produktief. Men kan ook de milieugevolgen en de veiligheidsproblemen veroorzaakt door het wegvervoer economisch kwantificeren.

Studies hebben reeds herhaaldelijk gewezen op de positieve invloed en het terugverdien-effect van investeringen in het openbaar vervoer. Onlangs nog bracht een studie van het Nederlandse NEA naar voor dat, bij de huidige kostendekking van het openbaar vervoer, elke frank exploitatiebijdrage in het stads- en streekvervoer 1,29 frank maatschappelijke baten oplevert. Daardoor is de exploitatiedotatie voor de overheid een rendabele besteding van middelen. Op de openbaar vervoermarkt is elke frank dus 1,29 frank waard.

Een extra exploitatiebudget draagt immers bij tot :

- positieve milieu-invloeden (minder luchtvervuiling, minder CO₂-uitstoot, positieve gevolgen voor

- de volksgezondheid, verminderde aantasting van gebouwen, ...);
- verkeersveiliger vervoer (minder verkeersongevallen en dus ook minder interventie- en medische kosten);
- economische voordelen : openbaar vervoer kan efficiënter worden georganiseerd dan privé-vervoer wat positieve gevolgen heeft voor de in te zetten middelen en het energieverbruik ;
- de reductie van de verkeerscongestie en een vermindering van het aantal file-uren, wat leidt tot een betere en snellere bereikbaarheid van bedrijven, stadscentra, winkelcentra, scholen, woonkernen, ... ;
- meer tewerkstelling, wat ook een onmiddellijk positief, financieel effect heeft voor de overheid (minder werkloosheid, meer bijdragen sociale zekerheid en directe belastingen) ;
- bijkomende indirecte tewerkstelling bij leveranciers ;

Ook investeringen in openbaar vervoer-infrastructuur en rollend materieel zijn belangrijke bronnen van extra directe en indirecte tewerkstelling bij aannemers en leveranciers.

De effectieve resultaten van het project “Brugge” tonen verder aan dat :

- de gemiddelde verkeersdruk afkomstig van het autoverkeer met 10% is afgenomen ;
- het fietsverkeer met gemiddeld 20% is toegenomen ;
- het aantal ongevallen algemeen met 25% is afgenomen ;
- het aantal ongevallen met fietsers met 36% is gedaald ;
- een belangrijke afname van de parkeerdruk in de binnenstad is ontstaan ;
- een stijging van het aantal openbaar vervoergebruikers met 35% kan worden genoteerd.

4.2. Andere

De samenhang tussen verkeer en vervoer met diverse andere beleidsterreinen is niet alleen op gewestelijk, maar ook op het Europees, federaal, provinciaal en gemeentelijk niveau en op het niveau van de onderlinge hiërarchie aan de orde.

Om er zorg voor te dragen dat men bij de planvorming van ruimte en infrastructuur oog blijft houden voor deze samenhang zullen tussen (samenwerkende) gemeenten en het gewest en andere partners afspraken (-overeenkomsten) moeten worden gemaakt over het gebruik van ruimte en over het aanbod van infrastructuur en diensten en over voermanagement, ook al wordt het kader voor deze samenhang bewaakt door een decreet.

Uit deze afspraken-overeenkomsten moet duidelijk blijken dat de mobiliteitseffecten van ontwikkeling-

en op het gebied van de ruimtelijke ordening passen in het Vlaams mobiliteitsbeleid.

Uiteraard moet op een aantal terreinen ook een verticale afstemming worden nagestreefd (fiscale zaken, regelgeving, ..) en een afstemming op het Europese en federale regeeringsniveau plaatshebben. Op deze manier wordt voorkomen dat incidentele maatregelen op langere termijn ongewenst blijken.

E. VERVOER IN DE LUCHT – REGIONALE LUCHTHAVENS

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken – korte termijnontwikkeling

De uitstekende ligging van Vlaanderen maakt niet alleen de luchthaven van Zaventem maar ook de regionale luchthavens in toenemende mate aantrekkelijk voor diensten- en distributieactiviteiten.

Na een lange periode van stagnatie inzake investeringen, is dankzij de realisatie van nieuwe projecten, de sterk opgedreven inspanning tot modernisering van de infrastructuur (voornamelijk in Deurne), de expansie van het luchtvervoer en de verzadigingsproblemen van de grote luchthavens, de marktwaarde van de Vlaamse regionale luchthavens de jongste 2 à 3 jaar sterk toegenomen.

De ligging, het bedieningsgebied, de infrastructuur, de beschikbaarheid van reservatiecapaciteit aan de grond en in de lucht, de aard van de luchthavenactiviteiten en de dienstverlening zullen in de toekomst een steeds belangrijkere factor worden in de marktpositie van regionale luchthavens.

Hierbij komt dat de luchtvaart een zeer expansieve, maar ook zeer snel wijzigende markt is. De sector is vooral onderhevig aan externe factoren, zoals de liberalisatietendens in Europees verband, de almaar strenger wordende Europees en internationaal opgelegde veiligheids- en milieunormen, nieuwe marktbehoeften in cargo- en personentransport, ...

Het is dan ook van levensbelang dat in het luchthaven-beleid rekening wordt gehouden met de steeds veranderende context door enerzijds aandacht te besteden aan een voortdurende interne herstructurering en anderzijds een dynamisch op de toekomst gericht rationeel beleid voeren.

Dankzij de goede verkeersresultaten geboekt in 1994, zijn de Vlaamse regionale luchthavens vanaf 1995 opgenomen in het Europees luchthavennetwerk, dat door de EU-Commissie in 1994 werd gedefinieerd.

1.1.1. De regionale luchthaven van Deurne.

De Regionale luchthaven van Antwerpen-Deurne richt zich vooral tot zakenlui en toeristisch passagiersverkeer binnen Europa. Het gros van de cliënten die gebruik maken van de luchthaven van

Deurne hebben dan ook de bedoeling om op één dag heen en terug te reizen.

Daarnaast is er een beperkt aanbod van geregelde lijnvluchten. De luchthaven doet ook dienst als vertrek- en aankomstplaats voor chartervluchten naar verschillende Europese bestemmingen over relatief korte afstanden (in vliegtuignormen : 1000 km). Sinds de sluiting van Grimbergen is er ook "general aviation" te vermelden in dit segment van de luchtvaart.

Er kan worden gesteld dat een belangrijk deel van de clienteel van Deurne uit de diamantsector komt. Het aspect veiligheid en snelle afhandeling is in dit kader een zeer belangrijk element.

De voorbije jaren werden voornamelijk gekenmerkt door een sterke groei van het reizigersverkeer in Antwerpen (om en bij de 40%). De invloed die dit heeft op de ontvangsten zal dan ook een beduidende weerslag hebben op de dotatie van de Vlaamse Gemeenschap.

Deze evolutie is vooral toe te schrijven aan :

- het uitbreiden van het aantal geregelde vluchten ;
- de positieve effecten inzake commerciële promotie ;
- het verbeteren van de naambekendheid ;
- de voortdurende inspanningen om de dienstverlening te verbeteren ;
- ...

1.1.2. De regionale luchthaven van Oostende.

In Oostende richt men zich vooral tot het afhandelen van goederenverkeer. In het kader van de uitbouw van Oostende als goederenhaven werd in het recente verleden reeds een aanzet gegeven tot de verdere uitbouw.

Deze luchthaven profileert zich als intercontinentale vrachtluchthaven. De infrastructuur laat toe om alle types vliegtuigen te laten landen en elke soort trafiek te ontvangen. Daarnaast vervult de luchthaven van Oostende ook een functie als passagiershaven en als onderhoudsluchthaven voor grote toestellen. Ook zijn er een aantal luchttaxi-activiteiten, vliegclubs en vliegscholen te vermelden.

De directe aansluiting naar de E40 en de A10 is een belangrijke troef voor Oostende.

Het passagiersgebouw heeft een capaciteit van 1,5 miljoen reizigers per jaar. De nodige aanpassingen werden uitgevoerd om te voldoen aan de bepalingen van het Schengen-akkoord en aan de nieuwe reglementering inzake luchthavenbeveiliging.

Het gebouw dateert echter van 1968 en is dringend aan onderhoud/renovatie toe.

Inzake vrachtverkeer kan worden vermeld dat een luchtvaart-gebonden industriezone werd aangelegd, in het kader van het impulsprogramma voor de regio Oostende. Het is de bedoeling dit industrieterrein via een rolbaan met de startbaan te verbinden. De eerste fase van dit project is uitgevoerd.

Potentiële kandidaten dienen zich aan om zich hier te vestigen.

Alhoewel globaal gezien het aantal vliegbewegingen sinds 1989 gedaald is en het passagiersverkeer licht stagneert moet worden vastgesteld dat het vrachtverkeer omzeggens is verdubbeld in deze periode. Hieruit kan worden geconcludeerd dat Oostende over een aantal troeven beschikt inzake goederenverkeer.

Op korte termijn dringen zich echter een aantal instandhoudingsinvesteringen op om de deze troeven naar de toekomst te kunnen uitspelen. Dit is vooral het gevolg van het feit dat de investeringen inzake regioanle luchthavens in het recente verleden vooral werden toegespitst op Deurne. Een omgekeerde beweging is nu noodzakelijk.

1.2. Lange termijnontwikkeling

1.2.1. Antwerpen

De luchthaven Antwerpen profileert zich als een "20 minutes airport", met kleinschaligheid en nabijheid als grootste troef. Zij richt zich voornamelijk op het zakelijk en toeristisch passagiersverkeer en verzorgt hoofdzakelijk vluchten naar Londen en Amsterdam. De luchthaven is uitgerust met het ILS-landingssysteem.

De Luchthaven van Antwerpen wordt sinds 1 januari 1992 beheerd door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Uit onderstaande tabel blijkt duidelijk dat deze overheveling zijn werking niet heeft gemist.

Het aantal vervoerde passagiers is met 70% gestegen, het vrachtvervoer met 1800% terwijl het aantal bewegingen maar met 1.2% is toegenomen. (tabel zie bijlage) Tot slot moet vermeld worden dat de luchthaven s'nachts gesloten blijft wat zeker een belangrijk element is inzake geluidshinder voor de omgeving.

Tabel 9⁶. Evolutie van aantal passagiers, vrachtverkeer en aantal bewegingen op de luchthavens van Antwerpen.

Jaar	Aantal passagiers	Vracht in kg	Aantal bewegingen
1988	166.693	653.000	63.839
1989	169.993	154.000	66.983
1990	163.969	490.479	60.670
1991	149.418	119.774	58.206
1992	181.419	1.303.508	65.590
1993	212.970	1.580.677	56.361
1994	252.908	2.238.391	58.876

⁶ Statistisch Jaarboek "Internationale Luchthaven Antwerpen - 1994." Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, administratie wegen en verkeer, afdeling personenvervoer en luchthavens, p. 5.

1.2.2. Oostende

Oostende is potentieel de natuurlijk vrachtluchthaven voor het westen van Vlaanderen, Zeeland en een gedeelte van Noord-Frankrijk.

De luchthaven Oostende heeft bovendien een grote marktwaarde als "worldwide distribution center" voor intercontinentale luchtvracht (24 uur op 24), met als specifieke voordelen :

- geschiktheid voor speciale trafieken ;
- snelle verlading en afhandeling.

De infrastructuur dient verder te worden uitgebouwd voor chartervluchten en feederlijnen voor passagiers naar grote luchthavens en zakenluchthavens.

Tevens kan de inplanting van de luchthavengebonden industriezone een belangrijke troef worden voor Oostende. Uit de onderstaande tabel blijkt immers duidelijk dat de activiteiten in Oostende vooral gericht zijn op het vrachtvervoer. Sinds 1989 is deze trafiek meer dan verdubbeld.

Belangrijk voordeel van de Luchthaven van Oostende is dat zij dankzij zeer gunstige klimaatomstandigheden vrijwel het ganse jaar door gebruikt kan worden.

Tabel 10⁷. Evolutie van aantal passagiers, vrachtverkeer en aantal bewegingen op de luchthavens van Oostende

Jaar	Aantal passagiers	Vracht in kg	Aantal bewegingen
1988	120.606	27.331.000	42.885
1989	101.725	33.204.000	47.343
1990	109.607	47.521.000	48.939
1991	87.302	50.363.000	47.223
1992	85.731	44.283.022	37.826
1993	81.902	42.576.516	34.858
1994	94.368	60.198.119	38.120

1.3. Knelpunten

1.3.1. Luchthaven Antwerpen

De luchthaven van Deurne situeert zich in een sterk verstedelijkte agglomeratie, met intensieve bebouwing langs de luchthaven. Dit zal naar de toekomst toe een belangrijke beperking zijn inzake mogelijke uitbreidingen.

Momenteel zijn er geen nachtvluchten – de luchthaven is 's nachts gesloten – en de situatie zal in de toekomst normaliter ook geen nachtvluchten toelaten omwille van de aanzienlijke bijkomende geluidsoverlast voor het nabijgelegen stadsgebied.

De lawaaihinder overdag kan op korte termijn niet verder worden beperkt zonder zéér zware investeringen inzake beperkingen geluidshinder (geluidsarme toestellen,...) ;

Ook ruimtelijk stellen zich een aantal problemen inzake mogelijke uitbreidingen.

1.3.2. Luchthaven Oostende

Momenteel dienen een aantal landingen over stedelijk gebied te gebeuren. Mits de nodige investeringen kan hieraan worden verholpen door de aan- vliegroute te heroriënteren naar het zeegat toe.

De startbaan is eerder in slechte staat. Er moet dringend werk worden gemaakt van de overlaging.

Om een verdere groei van de goederentrafiek te bewerkstelligen dient de luchtvaartindustriegebonden zone te worden ontsloten naar de startbaan toe. In dit kader is de afwerking van de rolbaan essentieel. Alleen op deze manier kan een verdere trafiekgroei ook voor bijkomende inkomsten zorgen, hetgeen naar een vermindering van de dotatie moet leiden.

De Openbaar vervoerbediening van de luchthaven is beperkt waardoor het passagiersverkeer minder interessant is.

Momenteel is het onmogelijk om in alle weersomstandigheden te landen. De installatie van een ILS-landings-systeem kan dit probleem oplossen. Tegelijk kan hierdoor een belangrijk probleem inzake geluidshinder worden opgelost omdat hierdoor de zeegerichte landingsbaan optimaal kan worden benut.

De luchthaven is 24 uur op 24 uur open, hetgeen noodzakelijk is voor goederenverkeer, maar heeft geen aangepaste commerciële tarieven voor grotere klanten.

Daarnaast zijn de tarieven niet aangepast om nachtvluchten zo veel mogelijk te ontraden.

1.4. Raakvlakken met andere beleidsdomeinen

Rekening houdend met het feit dat de regio Oostende erkend is als Europese achtergestelde zone en met de tewerkstellingsprioriteiten van de Vlaamse Regering moet worden gesteld dat in Oostende de uitbouw van een goed uitgeruste luchthaven een hefboom moet zijn tot verdere ontwikkeling van dit economisch gebied.

Inzake tewerkstelling worden belangrijke effecten verwacht van de voorziene maatregelen.

Op het vlak van de begroting dient een daadwerkelijke afbouw van de dotatie in het vooruitzicht te worden gesteld.

⁷ Statistisch Jaarboek "Internationale Luchthaven Oostende - 1994.". Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, administratie wegen en verkeer, afdeling personenvervoer en luchthavens, p. 5.

Binnen het kader van de zorg voor het leefmilieu worden een aantal maatregelen voorzien om de geluidshinder maximaal te beperken. Op termijn dient er te worden gestreefd naar een optimaal samengaan van tewerkstelling en milieu.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

2.1. Lange termijnvisie

Tot vóór 1992 werd er weinig aandacht besteed aan de regionale luchthavens. Het beleid dat de Regie der Luchtwegen tot dan toe beoogde was het instandhouden d.m.v. minimale investeringen, een minimale werkingsautonomie en zonder enige profilering naar de markt toe.

Sinds de bevoegdheidsoverdracht van begin '92, heeft de Vlaamse Regering gepoogd om op zeer korte termijn de onder het beheer van de RLW opgelopen achterstand weg te werken. Op lange termijn moet een beleid worden gevoerd dat is gericht op :

- de afbouw van de dotaties ;
- de optimale benutting van de reeds gedane investeringen ;
- een aantal doelgerichte investeringen om tot een optimaal rendement te komen (Oostende).

Na het afwerken van de instandhoudingsinvesteringen, waartoe momenteel reeds een aanvang is gemaakt dient eerst te worden geëvalueerd wat de effecten hiervan zijn op het vlak van leefmilieu en tewerkstelling.

Prognoses duiden aan dat belangrijke activiteitenstijgingen mogen worden verwacht, zowel op het vlak van passagiers als op het vlak van goederenafhandeling.

Vooraleer nieuwe stappen te zetten, dient echter een grondig marktonderzoek te worden uitgevoerd naar de mogelijke potenties van de regionale luchthavens in Vlaanderen op langere termijn.

Hierbij dienen volgende aspecten duidelijk aan bod te komen :

- gevolgen op het ruimtelijk gebruik ;
- gevolgen inzake werkgelegenheid ;
- budgettaire gevolgen ;
- prioriteiten inzake trafiekrechten ;
- gevolgen inzake ontsluiting en de investeringen die daarop betrekking hebben ;
- gevolgen inzake milieu- en lawaai-hinder ;
- eventuele gevolgen inzake huisvestingsbeleid ;
- gevolgen inzake de volksgezondheid ;
- positie van de regionale luchthavens in Europa en eventuele integratie in een Europees net ;
- - ...

2.2. Beleidsdoelstellingen en beleidsprioriteiten voor de lopende regeerperiode

2.2.1. Gerichte aanpak

De achterstand inzake instandhoudingsinvesteringen zal zo snel mogelijk worden weggewerkt. Hierbij is de overlaging van de startbaan en de vervanging van de hoogspanningscabine in Oostende een absolute prioriteit.

Verder moet de achterstand, ontstaan als gevolg van het gemis aan investeringen in het verleden en de daardoor ontstane veroudering van het patrimonium worden weggewerkt.

Het is enkel op deze manier dat aan de luchthaven van Oostende de nodige ademruimte kan worden geven om in te spelen op de sterke expansie van het luchtverkeer en de daarbijhorende strengere veiligheidseisen. De directe gevolgen van deze investeringen moeten leiden tot het aantrekken van nieuwe trafieken. Binnen dit kader zullen inspanningen moeten worden geleverd om de afhandeling van de goederen vlotter te laten verlopen.

Daarbij komt dat het overlagen van de startbaan en de afwerking van het tweede gedeelte van de rolbaan op vrij korte termijn moet bijdragen tot het verhogen van de eigen inkomsten van de luchthaven en, daarmee gepaard, het afbouwen van overheidssubsidies. De verhoging van de tewerkstelling dient significant te zijn, zodat op die manier ook een socio-economische meerwaarde ontstaat.

Met betrekking tot de luchthaven van Deurne moet worden gesteld dat in het recente verleden het vernieuwingsprogramma werd afgewerkt. Er dringen zich m.a.w. geen dringende en/of belangrijke investeringen meer op. Binnen dit kader heeft de luchthaven van Deurne alle mogelijke middelen ter beschikking om op een rendabele manier te kunnen werken.

2.2.2. Gepland beleid

2.2.2.1. Luchthaven van Deurne

De luchthaven van Antwerpen kent een specifieke binding met de diamantsector die aan de luchthaven een omvangrijk en trouw basiscliënteel levert die wellicht nooit een andere vervoerswijze zal gebruiken. De diamanthandel heeft immers behoefte aan een discrete en veilige handels- en transportplaats, die de luchthaven van Antwerpen kan bieden.

Uit de ervaringen van de laatste jaren blijkt dat de luchthaven van Antwerpen ook passagiers recruteert vanuit een bredere kring rond Antwerpen. De aantrekkingskracht strekt zich uit van Mechelen tot aan het Nederlandse grensgebied.

Met het huidige lijnenaanbod is een maximale benutting van de verbindingen bereikt. Een verdere verhoging en meer optimale benutting van de luchthaven kan alleen tot stand worden gebracht via het in dienst stellen van nieuwe lijnen.

De aanleg van de SST zal ongetwijfeld zijn invloed hebben op de ontwikkeling van de luchthaven van Deurne. Ook deze aspecten moeten verder worden onderzocht.

De sluiting van de luchthaven tussen 23u00 en 6u30 lokale tijd zal worden aangehouden. Bij landingen zal het gebruik van de tegenstuwingen maximaal worden beperkt om zo de geluidshinder te minimaliseren. Startbaan nr 11 zal zoveel mogelijk worden benut zodat niet boven Berchem moet worden opgestegen. Bij landingen zal zoveel mogelijk landingsbaan nr 29 worden aangewend, om dezelfde reden als de hiervoor genoemde.

Een verdere afbouw van de geluidshinder zal worden bekomen door de stelselmatige vervanging van oudere toestellen door toestellen met geluidsarme motoren.

De vernieuwing van het gespecialiseerd park van rollend materieel moet in het vooruitzicht worden gesteld, voor beide luchthavens (brandweerwagen, borstelwagen, sneeuwruimer, vrachtwagen). Deze aankopen moeten op de eigen begroting worden uitgevoerd, met mogelijke toepassing van alternatieve financiering. Hierdoor zullen de onderhoudskosten aan het bestaande verouderde materieel kunnen worden verminderd.

Verdere aanpassingen/investeringen in gebouwen (passagiers, kantoren en loodsen) moeten het mogelijk maken om beter in te spelen op de stijgende trend van het passagiersverkeer en aanverwante activiteiten. De meerinkomsten moeten meehelpen om de dotatie van de Vlaamse Gemeenschap verder af te bouwen.

Naast de daling van de dotatie zal ernaar worden gestreefd om een steeds groter deel van de investeringen op de eigen werkingsmiddelen te financieren.

2.2.2.2. Luchthaven van Oostende.

De luchthaven van Oostende beschikt over een zeer uitgebreide infrastructuur (landingsbaan 3,2 km, Instrument Landing System op baan 26, passagiersgebouw met capaciteit van 1,5 miljoen passagiers) en heeft een goede bereikbaarheid over land. De luchthaven is 24 uur op 24 geopend en kan, dank zij het gunstig klimaat, vrijwel ononderbroken worden gebruikt.

Het is echter noodzakelijk om op korte termijn werken uit te voeren, vnl. aan de startbaan, die de navelstreng vormt van elke luchthaven.

Anderzijds heeft de regio Oostende behoefte aan nieuwe economische hefbomen. De verdere uitbouw van de luchthaven en de ontwikkeling van een luchthavengebonden industriezone moeten hiertoe bijdragen. Het succes daarvan wordt vanzelfsprekend ook bepaald door de kwaliteit en de beschikbaarheid van de luchthaveninfrastructuur zelf.

Verder is de milieugevoeligheid erg toegenomen zodat in zekere mate selectief moet worden opgetreden.

Ten slotte dient ernaar te worden gestreefd om de exploitatiedotatie af te bouwen. Door de hoge vaste kosten, die als gevolg van de steeds strengere veiligheidseisen voortdurend toenemen, is dit doel alleen te bereiken door een verhoging van de eigen inkomsten, via hogere tarieven en vooral via het aantrekken van bijkomend verkeer.

Op dit vlak spelen ook de aangeboden handlingfaciliteiten en handlingprijzen een belangrijke rol. Een dynamische en professionele aanpak op het vlak van de afhandeling wordt een absolute vereiste om nieuw luchthavenclintiel aan te trekken.

Er is dus nood aan een samenhangend beleid voor de luchthaven van Oostende dat er toe strekt de gedane en nog dringend uit te voeren investeringen te rentabiliseren en de luchthaven als nieuwe groeipool te ontwikkelen.

Het volgende programma zal tijdens de eerstvolgende 3 jaren worden uitgevoerd :

1. De infrastructuur instandhouden

a. Overlaging van de startbaan

Het is dringend nodig het tweede (en laatste) gedeelte van de startbaan (over een afstand van 1.500m) te overlagen en over de resterende lengte van ca. 1.900m zuiverheidsstroken (zgn. shoulders) door te trekken om zo tot een homogene infrastructuur te komen.

Daarnaast dient een aantal aanverwante werken gelijktijdig te worden uitgevoerd (een meer gedetailleerde beschrijving komt voor in bijlage – brief van 31/10/1994 van de Wegen West-Vlaanderen).

De kostprijs van dit eenmalig, technisch ondeelbaar, project bedraagt +/- 220 miljoen.

Na de uitvoering van dit werk is de hele landingsbaan voor 15 jaar in perfecte staat.

b. De modernisering van het passagiersgebouw

Het passagiersgebouw dateert uit 1968 en heeft een capaciteit van 1,5 miljoen passagiers. Behalve de aanpassing aan de vereiste van de Schengenakkoorden en de nieuwe reglementering inzake luchthavenbeveiliging onderging het sindsdien nog weinig wijzigingen. Zo zijn de voorschriften op het vlak van de toegankelijkheid voor gehandicapten nog steeds niet nagekomen. Bovendien kan onvoldoende worden tegemoetgekomen aan de vraag voor nieuwe kantoorconcessies en ontbreken alle faciliteiten voor zakenlui.

De afdeling Gebouwen van het departement AZF is thans gestart met het opmaken van een algemeen plan voor instandhouding, renovatie en ontwikkeling van het hoofdgebouw. De realisatie ervan zal in fasen plaatsvinden vanaf 1995.

c. Hoogspanningsnet

De hoogspanningsinstallaties en -kabels zijn verouderd, vooral door de opeenvolgende aanpassingen aan de reglementering op de elektrische installaties en dringend aan vervanging toe.

Voor de brandveiligheid van de luchthavens en de continuïteit in de exploitatie is deze modernisering uiterst noodzakelijk.

d. Telefooncentrale

De huidige telefooncentrale is een uitbreiding van een ouder type dat niet kan voldoen aan de huidige vraag.

De centrale moet worden vervangen door de meest actuele ISDN-centrale met grote capaciteit die de modernste faciliteiten biedt – ook qua datacommunicatie – aan maatschappijen die zich willen vestigen op Oostende.

e. Afwerking ILS-systeem categorie III op baan 26

Om de luchthaven toe te laten te werken bij weersomstandigheden waarbij de zichtbaarheid uiterst laag is (zeer dichte mist categorie III-landing) werden in het verleden reeds investeringen gedaan in deze optiek op baan 26.

Het verkrijgen van de categorie III kwalificatie hangt af van de categorie ILS-systeem (reeds verwezenlijkt voor baan 26), bijhorende configuratie van de landingsmat (reeds verwezenlijkt), de voeding van de naderingsverlichting door de passende no-break installatie en “stops-bars” op alle toegangen van taxiwegen tot de startbaan. Deze twee laatste werken volstaan om een volledige categorielandingsmogelijkheden te kunnen aanbieden op baan 26. Deze faciliteiten worden door grote luchtvaartmaatschappijen zeer gewaardeerd omdat de luchthaven dan zo goed als “steeds bereikbaar” wordt.

f. Voertuigenpark

Het voertuigenpark van de luchthaven zal in een tijdsbestek van ongeveer 3 jaar quasi volledig moeten worden vervangen (hetzelfde geldt voor de luchthaven Antwerpen).

Het gaat hier dikwijls om zeer specifieke en dure voertuigen nl :

- een nieuwe brandweerwagen : 18 miljoen ;
- (dossier in de fase van de toewijzing) ;
- een nieuwe startbaanveegmachine : 8 miljoen ;
- (dossier in de fase van de toewijzing) ;
- een nieuwe vrachtwagen (geleverd in juni 1995) ;
- een nieuwe tractor met laadschop (aan te kopen in 1996) ;
- een nieuwe sneeuwuimer (aan te besteden in 1995).

Deze investeringen zullen, binnen een ongewijzigd dotatie beleid, ten laste komen van de luchthaven zelf.

De afschrijvingen worden opgenomen in de werkingskosten en voor de grote aankopen zal een leasingovereenkomst worden afgesloten, met mogelijkheid van vervroegde terugbetaling.

2. De infrastructuur uitbreiden

In de loop van de maand oktober 1995 zal de industriezone (35ha) voor luchtvaartgebonden

bedrijven, die binnen het impulsprogramma Oostende – Blankenberge hoogste prioriteit genoot, ter beschikking kunnen worden gesteld. De aanleg van deze zone (excl. de rolbaan) vergde een uitgave van 270 miljoen BEF.

Het is dringend nodig deze zone volledig te operationaliseren door de realisatie van de volledige eerste fase van de rolbaan.

De bedoelde verlenging van de rolbaan over een lengte van 410m wordt geraamd op 55 miljoen BEF.

Dit project kan worden medegefinancierd met gebruik van het saldo van 30 miljoen BEF van het impulsprogramma dat ten laatste in 1996 dient te zijn aangewend.

Het resterende gedeelte kan worden gefinancierd binnen de investeringsbegroting 1996 voor de luchthaven (art. 73.03).

3. Het leefmilieu beschermen

Een verdere ontwikkeling van de luchthaven van Oostende is slechts aanvaardbaar binnen bepaalde randvoorwaarden op het vlak van het milieu.

Deze hebben vooral betrekking op :

- het terugdringen van het gebruik van Chapter II-vliegtuigen, in afwachting van het algemeen Europees verbod vanaf 2002 ;
- het beperken van het nachtverkeer in het algemeen, in de eerste plaats via hogere tarieven ;
- het beperken van de aan- en uitvliegbewegingen boven het stedelijk woongebied van Oostende.

Hiertoe zullen volgende maatregelen worden genomen :

- het besluit van de Vlaamse regering houdende vaststelling van de luchthavenvergoedingen zal worden aangepast in volgende zin :
 - de landings- en opstijgingsvergoedingen voor de luidruchtige Chapter II-vliegtuigen worden voor de periode van de nacht (23 – 03 uur) met 50 % verhoogd ; deze tariefmaatregel naar de Chapter II-vliegtuigen toe kan later nog worden uitgebreid ;
 - de commerciële vermindering op nachtvluchten (art. 77 van het tarievenbesluit) wordt afgeschaft ;
 - er komt een vrijstelling van parkeergelden gedurende de eerste nacht ;
- op de landingsbaan 08 zal een ILS worden geïnstalleerd om toe te laten dat bij kalme wind en ook bij minder goede zichtbaarheid het aan- en uitvliegen over zee gebeurt. Het landen op de baan 08 is thans alleen mogelijk bij goede zichtbaarheid.

Om technische redenen is de plaatsing van de ILS en de bijhorende bebakening slechts mogelijk na de overlaging van dit gedeelte van de startbaan ;

- waar mogelijk zal een aangepast groenscherm worden aangelegd of zullen nieuwe gebouwen zodanig worden ingeplant dat zij een geluidswerend effect hebben naar de bewoning toe.

- de afdeling Wegenbouwkunde zal vóór eind 1995 een geluidsmeettoestel aankopen met het oog op het uitvoeren van systematisch metingen, voornamelijk op de luchthaven Oostende.

In het algemeen kan worden gesteld dat een kwaliteitsvolle infrastructuur en een professionele dienstverlening ertoe zullen leiden dat grotere luchtvaartmaatschappijen, die over een moderne vloot van geluidsarme toestellen beschikken worden aangetrokken.

4. Nieuw trafieken aantrekken

De potentiële mogelijkheden van de luchthaven Oostende werden tot nog toe onvoldoende benut. Er zal een actief beleid worden gevoerd om nieuwe trafieken aan te trekken, voornamelijk intercontinentaal vrachtvervoer, passagierscharters en regionaal vliegverkeer.

Daarbij zal ook worden gestreefd naar een stimulerend effect uitgaande van de afhandelingsactiviteit van passagiers- en vrachttrafiek. Het commercieel en financieel belang van de luchthavenbijstand voor het behouden en aantrekken van trafieken is immers één van de determinerende factoren in de ontwikkeling van de luchthaven.

5. De dotaties verminderen

De dotatie voor de exploitatie van de luchthaven Oostende bedraagt thans 70,4 miljoen BEF.

In 1994 bestonden de inkomsten van de luchthaven :

- voor 40 % uit aëronautische opbrengsten ;
- voor 17 % uit niet-aëronautische opbrengsten ;
- voor 43 % uit dotaties.

De uitgaven bestonden :

- voor 80 % uit personeelskosten (wedden, lonen en vergoedingen van alle personeelsleden van de Vlaamse Gemeenschap werkzaam op de luchthaven) ;
- voor 20 % uit werkingskosten, incl. de afschrijving van eigen investeringen.

Het ligt in de bedoeling om in 1996-1997 deze dotatie mede aan te wenden voor vnl. de vernieuwing van het voertuigenpark en deze vanaf 1998 effectief te laten dalen.

Deze daling zal vooral in functie staan van de evolutie van de trafiek.

Een verhoging van de vrachttrafiek met 50.000 ton (dit is een verdubbeling t.o.v. 1993) genereert, tegen de huidige dagtarieven :

- minimum 25 miljoen aan aëronautische ontvangsten ;
- minimum 8 miljoen aan niet-aëronautische ontvangsten.

Dergelijke trafiekverhoging verhoogt het aantal bewegingen (opstijgingen en landingen samen) van zware vliegtuigen met 4 à 5 per dag.

Het opstarten van nieuwe commerciële passagiers-trafieken voor de luchthaven heeft een nog hogere toegevoegde waarde.

Zo levert een toename van het aantal passagiers met 20.000 x 2, een meerinkomst van :

- 5,2 miljoen aan passagiersvergoeding ;
- 12,2 miljoen aan landings- en opstijgingsvergoeding ;
- 12,2 miljoen aan bijkomende niet-aëronautische ontvangsten.

Daarnaast zal ook het opstarten van de activiteit op de luchthavengebonden industriezone meer bewegingen op de luchthaven met zich meebrengen.

Deze bijkomende trafieken kunnen worden opgevangen met een marginale verhoging van de personeels- en werkingskosten.

Deze cijfers geven een indicatie van de mate waarin de dotatie vanaf 1998 kan worden afgebouwd, en dit onder gelijkblijvende omstandigheden op het vlak van luchthavenbeveiliging, samenwerkingsakkoord met de RLW, e.d.m.

3. MIDDELEN

3.1. Institutioneel-regelgevend

In samenwerking met de minister, bevoegd voor Leefmilieu, zal werk worden gemaakt van geluidsnormen. De SCHIPHOL-reglementering zal hierbij richtinggevend zijn.

Verder dient er in Oostende, in het kader van de verstrengde Europese reglementering inzake een totaal verbod van Stage II toestellen vanaf 2002, te worden gestreefd naar een verdere beperking van de nachttrafiek. Dit zal worden nagestreefd door een herschikking en een actief gebruik van de tarieven.

Vanuit de doelstelling, nachttrafiek te beperken, moet de commerciële cel van de luchthavens in samenwerking met de luchthavengebruikers een onderzoek uitvoeren naar de meest efficiënte manieren om tot een maximale beperking van de nachtvluchten te komen. Een evenwicht tussen milieu en economische activiteit dient hierbij te worden vooropgesteld.

3.2. Financieel

De stelselmatige vermindering van de dotaties moet worden vooropgesteld. Een voortdurende verbetering van de efficiëntie en een verbeterde benutting van de luchthaveninfrastructuur zal hierbij een belangrijk element zijn.

De investeringen inzake de modernisering van de luchthaven moeten vooral tot doel hebben de inkomsten te verhogen.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN.

4.1. Een geïntegreerde benadering door de hele Vlaamse Gemeenschap

4.1.1. Ruimte

De reeds beschikbare ruimte moet optimaal worden aangewend.

4.1.2. Economie

De luchthavens zijn een belangrijk element in de sociaal-economische ontwikkeling van de regio's Oostende en Antwerpen.

4.1.3. Tewerkstelling

In Deurne waren eind 1994 54 bedrijven en verenigingen actief, waaronder 5 luchtvaartmaatschappijen, 4 onderhoudsateliers, 6 luchttaxibedrijven, 2 afhandelingsmaatschappijen en 6 luchtvaartclubs. Antwerpen is ook de thuisbasis van ongeveer 150 vliegtuigen. Dit brengt werkgelegenheid met zich mee van ongeveer 550 mensen.

De directe tewerkstelling op de luchthaven van Oostende bedraagt thans ca. 400 werknemers, waarvan 90 behoren tot het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Er kan worden beschouwd dat de helft daarvan kan worden gerekend tot de vaste kosten, een vierde rechtstreeks mee evolueert met de trafiek en een vierde in mindere mate mee evolueert met de trafiek.

Daarnaast leidt bijkomende trafiek tot positieve indirecte effecten buiten de luchthaven, met een afgeleide tewerkstelling die omvangrijker is dan de rechtstreekse tewerkstelling.

De stijging van de tewerkstelling bij toenemende luchthavenactiviteiten is in de eerste plaats voelbaar in de sectoren :

- afhandeling
- distributie (vrachtvervoer over de weg, autocarvervoer)
- in- en uitklaring
- horeca

Naarmate de luchthaveninfrastructuur verbetert en de activiteit stijgt, verhoogt ook de toegevoegde waarde van de steden Antwerpen en Oostende, de kusthavens en de respectievelijke regio's.

4.1.4. Maatschappij en sociaal leven

De luchthavenexploitatie kan slechts gehandhaafd blijven indien maximale aandacht wordt besteed aan het milieu en aan het goede nabuurschap met de omgeving.

Hiertoe zal voor elke luchthaven een politiek worden gevoerd, met aandacht voor volgende aspecten :

- een beperking van het nachtverkeer in Oostende, via verdere tariefmaatregelen en via een geleidelijk verbod op Stage II vliegtuigen gedurende de nacht, zonder evenwel een integrale nachtsluiting in te stellen ;

- de sanering van sommige gronden op de luchthavens ;

- een uitbreiding van de aanplantingen op en rond de luchthavens ;

- de inrichting van een containerpark voor selectieve afvalverwijdering op de luchthavens ;

- de verbetering van de communicatie met de omwonenden ;

- de invoering van een meer systematische geluidsmeting.

De nodige investeringsprojecten zullen in het gewone investeringsprogramma worden opgenomen of door de luchthaven met eigen middelen worden gefinancierd.

De maximaal toegelaten geluidsbelasting van vliegtuigen wordt gereguleerd op Europees niveau. Zij laat het verder gebruik van Stage II toestellen toe tot 2002. De commerciële cel van de luchthavens onderzoekt thans, in samenwerking met de luchthavengebruikers, in welke mate reeds restrictiever kan worden gewerkt, zonder de economische leefbaarheid in gevaar te brengen.

4.2. Andere

4.2.1. Interregionale, nationale en internationale interacties

Samen met de bevoegde minister uit Wallonie en de federaal bevoegde minister dienen de bestaande prioriteitsrechten inzake trafiekrechten te worden geëvalueerd.

4.2.2. Ondergeschikte besturen

Een goede nabuurschap met de lokale besturen zal worden nagestreefd.

F. WATERBEHEERSING

1. SITUATIESCHETS

1.1. Stand van zaken en korte termijnontwikkeling

De bescherming van de bevolking tegen overstromingen is ongetwijfeld een prioritaire doelstelling binnen het beleidsdomein openbare werken. Tijdens de afgelopen twee winters hebben de wateroverlast in het Zeescheldebekken, op de bovenrivieren en de stormschade die zich aan de kust voordeed, nogmaals bevestigd dat de beheersing van de waterstanden en het indijken van het overstromingsgevaar een permanente noodzaak zijn.

De voormelde gebeurtenissen hebben echter ook aangetoond dat de elementaire veiligheid van de

bevolking tegen overstromingen nog steeds op onvoldoende wijze wordt gegarandeerd. Tevens wordt vastgesteld dat er anno 1995 in Vlaanderen nog geen veiligheidsniveau m.b.t. wateroverlast werd gecreëerd dat evenwaardig is aan het niveau, zoals dat aanwezig is in de landen die ons omringen.

Een belangrijke oorzaak is de beperkte budgettaire ruimte in het laatste decennium om zowel voor de zeekering als voor de overige waterkeringen de noodzakelijke investerings- en onderhoudswerken uit te voeren met als gevolg dat de kwaliteit van de zee- en andere waterkeringen met rasse schreden achteruit gaat.

Door dit chronisch gebrek aan middelen werden tevens de objectieven gesteld in een aantal veiligheidsprojecten, zoals het Sigma-, het Maasdijken- en het kustverdedigingsplan, slechts beperkt gerealiseerd. Andere dringende infrastructuurwerken zoals het vervangen van versleten stuwen op de Dender en de Schelde, worden om dezelfde reden steeds weer achteruit geschoven. Deze versleten kunstwerken vormen dan ook een blijvend gevaar voor de waterbeheersing.

Bovendien wordt men geconfronteerd met een aantal ongunstige evoluties. Men stelt vast dat de stormfrequentie de laatste jaren spectaculair is toegenomen. Dat gaat bovendien gepaard met een stijging van de gemiddelde waterhoogten in de rivieren. In de tijrivieren stelt men tevens vast dat de gemiddelde laagwaterpeilen lager komen te liggen waardoor de waterkeringen steeds zwaarder worden belast.

In de rivieren met een variabel bovendebiet is er eveneens een stijging waar te nemen van de piekdebieten in de perioden van was. Dit wordt in hoge mate veroorzaakt door een snellere aanvoer van regenwater uit het bovenstroomrivierbekken. Door menselijke ingrepen zoals ruilverkavelingen, recht-trekkingen van waterlopen, toenemende verhardingen en bebouwingen, wordt het hemelwater sneller verzameld en afgeleid naar de hoofd-rivieren.

Voormelde fenomenen leiden ertoe dat het minimale veiligheidsniveau, waarvoor het Sigma-, het Maasdijken- en het kustverdedigingsplan werden ontworpen, de facto wordt verlaagd op een ogenblik dat deze plannen nog niet eens voltooid zijn.

Op basis hiervan mag worden besloten dat voor ons laaggelegen gewest het gevaar van overstromingen en derhalve ook op omvangrijke schade met mogelijk catastrofale gevolgen, steeds latent aanwezig blijft. De stijging van de hoog waterstanden, die ernstiger vormen aanneemt dan oorspronkelijk gedacht, in het bijzonder bij stormtij, maakt van de behoefte aan werkelijke bescherming tegen overstromingen nog meer dan voorheen een prioriteit in het beleid.

Dit alles heeft ertoe geleid dat voor de belangrijkste waterbeheersingsprojecten – Sigmaplan, Kustverdedigingsplan, Maasdijkenplan en overige binnenwateren – de Vlaamse regering op 2 februari 1994 een Urgentieprogramma voor waterbeheer-

sing in Vlaanderen heeft goedgekeurd. De uitvoering van dit Urgentieprogramma, dat loopt over een periode van vijf jaar, moet het mogelijk maken, uiterlijk vóór het jaar 2000, een minimale beveiliging voor de bevolking tegen overstromingen te garanderen. Dit veronderstelt uiteraard dat de volgende vijf jaren de nodige budgettaire middelen ter beschikking kunnen worden gesteld.

De Vlaamse regering heeft tegelijkertijd het belang beklemtoond van een integrale en bekkengerichte aanpak van de waterbeheersingsproblematiek met aandacht voor de problematiek van de verhoogde afvoervolumes en de versnelde waterafvoer vanuit stroomopwaarts gelegen gebieden. Het spreekt dan ook voor zich dat dit Urgentieprogramma wordt teruggekoppeld – in de eerste plaats naar het beleid inzake waterbeheer van de onbevaarbare waterlopen.

In uitvoering van deze beleidsvisie werd reeds – voor wat het SIGMA-plan betreft door de bevoegde ministers in de vorige Vlaamse regering de aanzetten gegeven voor een meer geïntegreerde aanpak van de waterbeheersing.

In het hoofdstuk Waterwegen werd reeds verwezen naar het AMIS-programma (Algemene Milieu Impactstudie), – als leidraad voor de uitvoering van het SIGMA-plan. Het AMIS-project zal het mogelijk maken om binnen het kader van het SIGMA-plan een grondige multidisciplinaire afweging te maken van verschillende mogelijke inrichtings- en locatiealternatieven van nog uit te voeren dijkwerken. De nog resterende projecten van het SIGMA-plan werden inmiddels reeds in drie groepen onderverdeeld. Een groep werd afgezonderd waarvan in gezamenlijk overleg werd geoordeeld dat de milieu-impact van de geplande projecten beperkt was en geen diepgaand onderzoek vergde, een tweede groep werd afgebakend waarin het nodig wordt geacht diverse uitvoeringsalternatieven te onderzoeken vooraleer met het project wordt gestart, en tenslotte werd een derde groep projecten geselecteerd waarvan geoordeeld werd dat ook locatiealternatieven moeten worden bekeken alvorens een beslissing wordt genomen. Tevens zal het ontwikkelde instrumentarium ingezet kunnen worden voor het formuleren van beheersmaatregelen voor het estuarium in het kader van diverse projecten. De resultaten van dit onderzoek zullen ook ter beschikking worden gesteld voor de MER-studies die in het kader van het SIGMA-plan nog moeten worden gemaakt. Men mag verwachten dat aldus zowel op de kostprijs, als op de duurtijd van deze MER-studies kan worden bespaard.

Gezien de positieve ervaringen zal nu ook voor Vlaanderen, waaronder van het kustgebied, een gelijkaardige aanpak worden gevolgd in de implementatie van het Urgentieprogramma.

1.2. Knelpunten

Het realiseren van de waterbeheersingsprogramma's wordt belemmerd door een aantal factoren :

- gebrek aan kredieten ;

- onoordeelkundige ruimtelijke ordening.

2. BELEIDSPRIORITEITEN

2.1. Sigmaplan

Naar de toekomst toe dient absolute prioriteit te worden verleend aan de verdere uitvoering van het Sigmaplan om in het Zeescheldebekken zo snel mogelijk een aanvaardbaar veiligheidsniveau voor de burgers te bereiken. Hierbij moet voorrang worden verleend aan de verhoging en versterking van de dijken en de inrichting van het overstromingsgebied Bazel-Kruikebeke-Rupelmonde. Dit houdt ook in dat vóór het jaar 2000 een beslissing wordt genomen over de bouw van een stormvloedkering (cfr. beslissing van de Vlaamse regering van 2 februari 1994 – VR/PV/1994/5 – punt 10).

2.2. Maasdijkenplan

Prioritair is eveneens de afwerking van het Maasdijkenplan. Voor de Maas werd in 1984 het Maasdijkenplan uitgewerkt. In het kader daarvan werden tot op heden de winterdijken in Maasmechelen-Vucht en Stokkem-Dilsen aangelegd. Het vak Elen-Heppeneert is in uitvoering, net als de winterdijk te Uikhoven en Boorseem.

De uitvoering van het Maasdijkenplan ondervond aanzienlijke vertraging, die voornamelijk te wijten was aan de trage vooruitgang van de onteigeningen. Dit is enerzijds het gevolg van de ingewikkelde eigendomsstructuur (Gewest, gemeente en particuliere dijken). Anderzijds heeft men voor de dijkwerken langs de Maas geen wettelijke basis om bij hoogdringendheid de nodige gronden onmiddellijk en vooruitlopend op een latere verwerving in het bezit te nemen. Dit is in tegenstelling met de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de dijken van het Sigmaplan, waarvoor de juridische basis werd gelegd in de dijkenwet van 7 juni 1979.

Nu moeten nog de winterdijken in Leut, Meeswijk en ten slotte Heppeneert-Maaseik in dezelfde zin worden gesaneerd. Er werd reeds een bedrag van ca. 200 miljoen BEF in het Maasdijkenplan geïnvesteerd. Er rest nog een bedrag van ca. 500 miljoen BEF uit te voeren, in de veronderstelling dat het bekende plan ongewijzigd wordt uitgevoerd. Ook hier zal worden getracht bij de verdere uitvoering van het plan een maximale terugkoppeling te voorzien naar een integrale aanpak.

2.3. Kustverdedigingsplan

Wat de kustverdediging betreft, wordt door de jarenlange onderinvestering kwalitatief een structurele achteruitgang vastgesteld, waardoor de veiligheid ernstig in het gedrang komt.

Om deze ontoelaatbare evolutie te keren, is een versnelde aanpak van de zeekering noodzakelijk, waardoor schade wordt voorkomen en meer bud-

gettaire ruimte voor noodzakelijke investeringen wordt gecreëerd. De snel stijgende stormfrequentie vereist alleszins op korte termijn structurele ingrepen. De in dit kader uit te voeren projecten werden voorzien in het “kustverdedigingsplan”. Aansluitend bij de hoger gestelde prioriteiten zal de werkgroep “Integraal Kustzonebeheer” worden gereactiveerd.

2.4. Overige projecten

Tenslotte behoort ook het verzekeren van de waterafvoerende functie van de niet-tijgebonden rivieren, IJzer, Leie, Boven-Schelde en Dender tot de prioriteiten van het urgentieprogramma. Hier dient evenwel te worden herinnerd aan het voornemen om in overleg met de beheerders van de onbevaarbare waterlopen te onderzoeken welke instantie het best geplaatst is voor een doelmatig en efficiënt beheer van de waterlopen conform de principes van het integraal waterbeheer en in het licht van dit onderzoek een hercategorisering van de waterlopen in overweging te nemen.

3. MIDDELEN

Het realiseren en het versnellen van de waterbeheersingsprogramma's vergt regelgevende en institutionele maatregelen.

Het zeer verscheiden eigendomsstatuut van de dijken en oevers verplicht het Gewest vaak tot het onteigenen van de voor de werken vereiste gronden. Dit heeft als gevolg dat, alvorens de noodzakelijke werken te kunnen uitvoeren er moet worden overgegaan tot meestal langdurige onteigeningsprocedures, waardoor de werken soms gevoelig vertraging oplopen. Voor het Zeescheldebekken werd dit probleem opgelost via de Dijkenwet van 1979, waarmee een erfdienstbaarheid wordt gevestigd die de bevoegde administratie toelaat, in afwachting van de afhandeling van de onteigeningsprocedure, de nodige gronden voor de uitvoering van veiligheidswerken onmiddellijk in het bezit te nemen. Het is noodzakelijk een decretaal initiatief te nemen om de dijkenwet via een “decreet betreffende de waterkeringen” uit te breiden tot de Maas, de Leie, de Bovenschelde, de Demer en de Dender.

Ook is het noodzakelijk dat tussen de bevoegde overheden een adequate samenwerking wordt georganiseerd. Een coördinatie van het vergunningenbeleid dient hierbij garant te staan voor een geïntegreerde behandeling en afwikkeling van de vergunningendossiers.

Op stedenbouwkundig vlak dient ten aanzien van de erkende overstromingsgebieden en in het bijzonder voor het winterbed van de Maas te worden gestreefd naar een strikt bouwvergunningenbeleid. Voor de Gemeenschappelijke Maas impliceert dit een volledig bouwverbod in het winterbed, en onteigening van de constructies die thans, voor de afvoer van de winterdebieten een obstakel vormen.

Deze laatste moet echter voltooid zijn tegen het jaar 2005.

4. REPERCUSSIES OP DE ANDERE BELEIDSDOMEINEN

De uitvoering van de nodige waterbeheersingswerken vereist een geïntegreerde benadering door de verschillende betrokken diensten binnen de Vlaamse Gemeenschap (bv. op het vlak van het vergunningenbeleid).

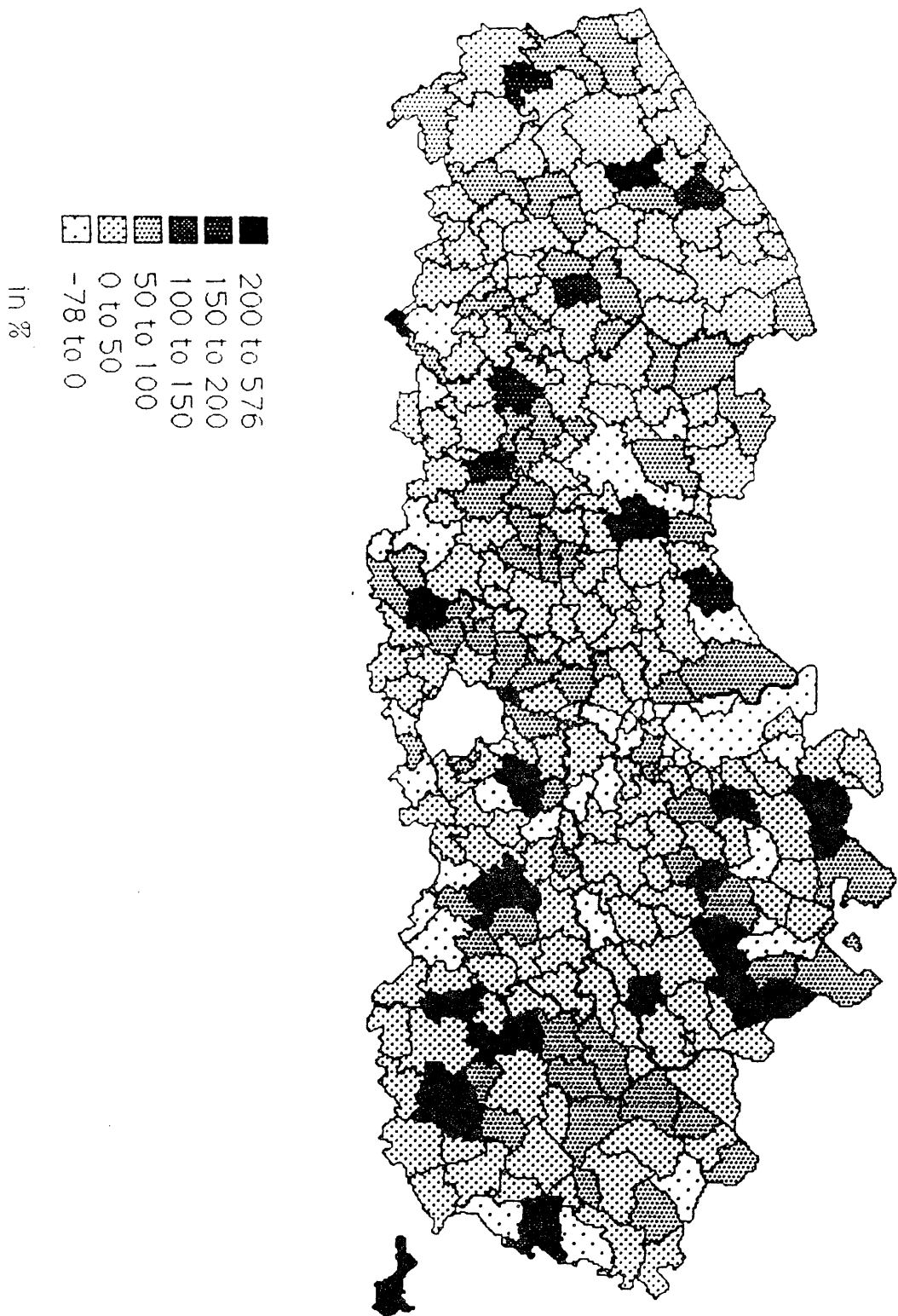
De waterbeheersing heeft repercussies op tal van beleidssectoren binnen de bevoegdheden van de Vlaamse Gemeenschap als daar zijn : ruimtelijke ordening, bosbouw en natuur, landschap, cultureel erfgoed, landbouw, recreatie, ...

Naar de federale overheid toe zijn dit de veiligheid, afstemming van de programma's op de buitenlandse Waterbeheersingswerken – maatregelen

ALFABETISCHE LIJST VAN DE GEBRUIKTE AFKORTINGEN

AMINAL	Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer
AMIS	Algemene Milieu-Impactstudie Sigmaplan
AOSO	Administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten
APA	Algemeen Plan van Aanleg
AROHM	Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten & landschappen
ASR	Alkali-Silica Reactie
AWV	Administratie Wegen en Verkeer
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
AZF	Administratie Algemene Zaken en Financiën
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
CARA	Chronische A-specifieke Respiratoire Aandoeningen
dB(A)	Decibel
GABL	Gent Antwerpen Brussel Leuven
GIS	Geografisch Informatiesysteem
GOM	Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij
HSL	Hoge Snelheidslijn
HSV	Hogeschool voor Verkeerskunde
ICVI	Interministeriële Conferentie Verkeer en Infrastructuur
ILS	Instrumenten Landingssysteem
ISDN	Integrated Services Digital Network
IVS	Informatieverwerkend systeem
LIN	Leefmilieu en infrastructuur
LOA	Loodsen op afstand
MER	Milieu-Effecten Rapportering
MINA	Milieu- en Natuurraad Vlaanderen
MOBER	Mobiliteits-Effecten Rapportering
OV	Openbaar Vervoer
P&R	Park & Ride
PAK	Polycyclische aromatische koolwaterstoffen
PBV	v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen
pkm	personenkilometer
RLW	Regie der Luchtwegen
RMT	Regie voor Maritiem Transport
RO	Ruimtelijke Ordening
RSV	Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen
SERV	Socio-Economische Raad Vlaanderen
SRK	Schelderadar-keten
SST	Supersnelle Trein
TAW	Tweede Algemene Waterpassing
TEN	TransEuropese Netwerken
tkm	tonkilometer
V&V	verkeer en vervoer
VEH-as	Vlaams-Europese Hoofdtransport-as
VHC	Vlaamse Havencommissie
VIF	Vlaams Infrastructuur Fonds
VIP	Vlaams Infrastructuur Plan
VLACORO	Vlaamse Commissie Ruimtelijke Ordening
ZW	Administratie Zeewezen
ZWK	Administratie Zeewezen Kust
ZWS	Administratie Zeewezen Schelde

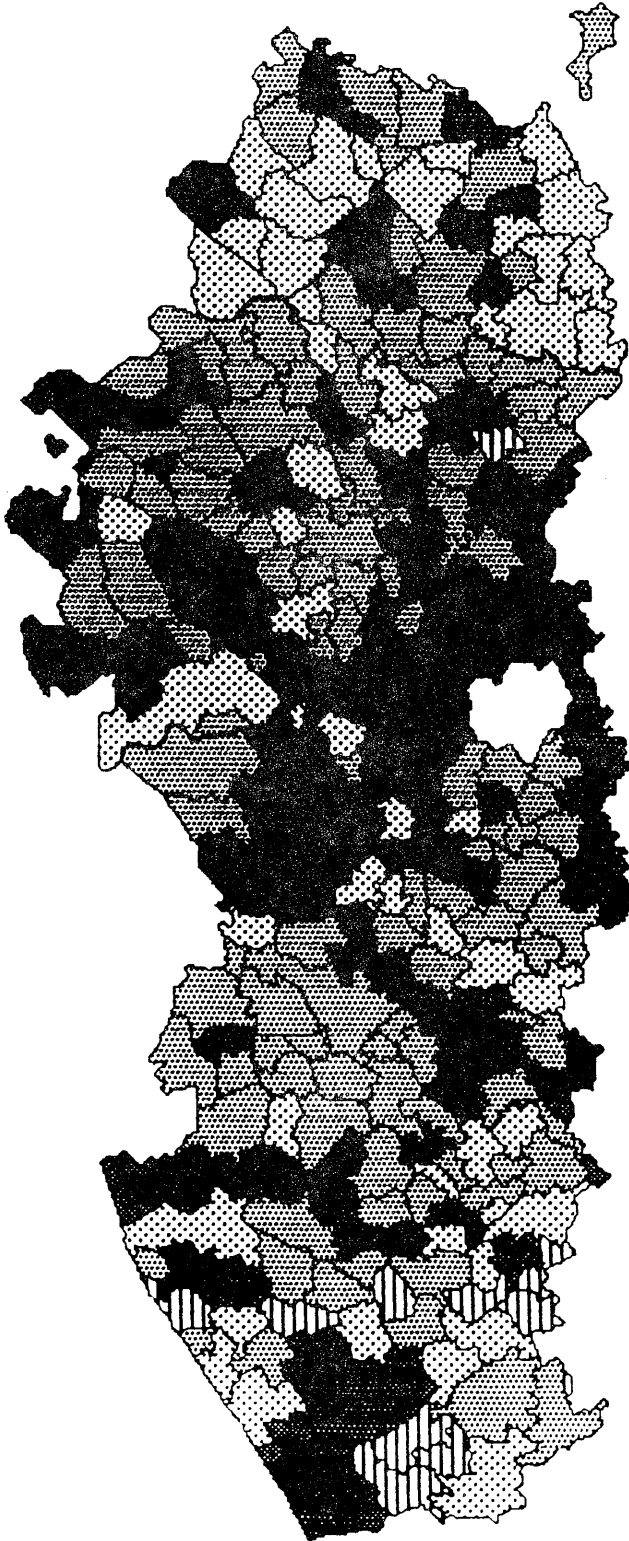
EVOLUTIE OPPERVLAKTE AMB- EN INDGEB 1983 – 1993 (in %)



BRON : KADASTER

LIN – AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning 1995

PRIJSSTIJGING BOUWGROND 1984 – 1994 (IN %)

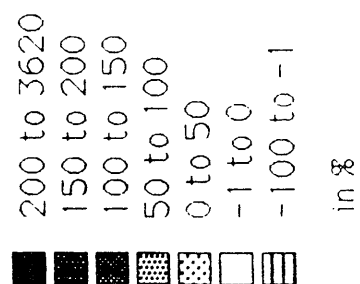
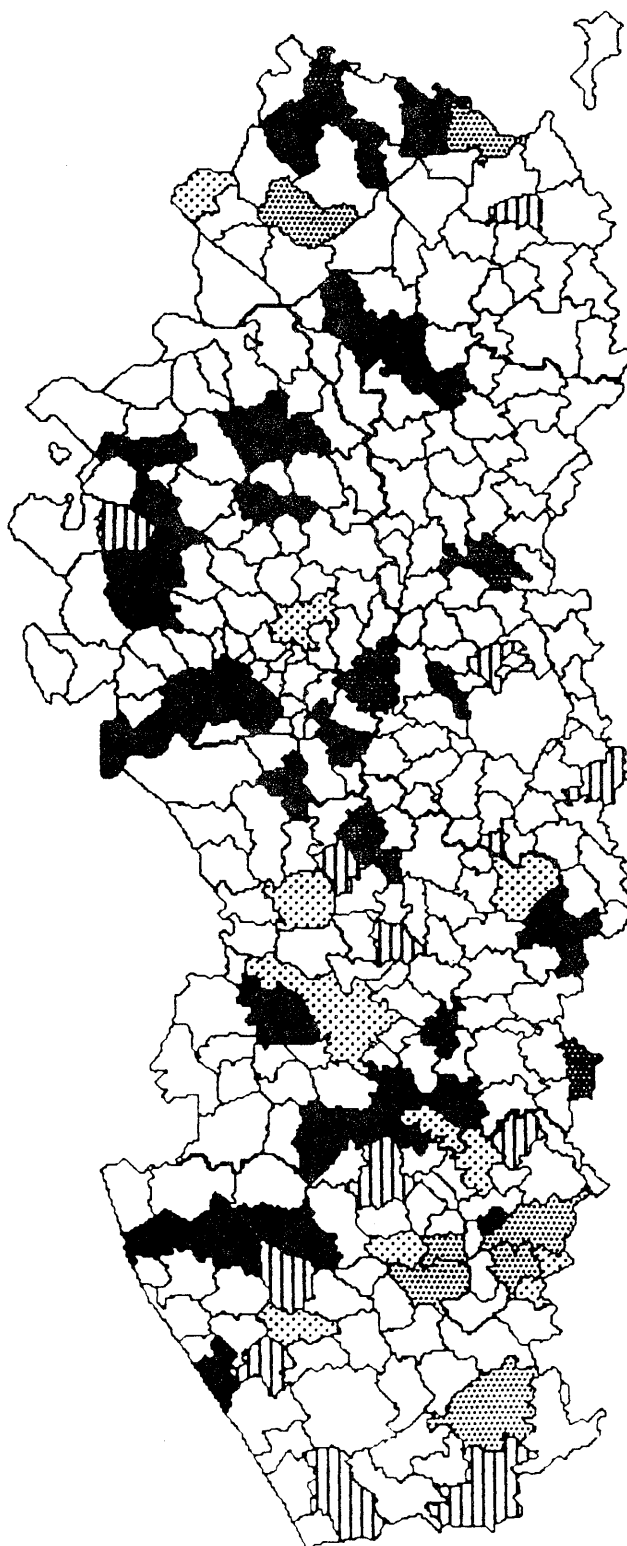


21	200 to 760
29	150 to 200
83	100 to 150
112	50 to 100
52	0 to 50
11	-50 to 0
aantal gemeenten	in %

BRON : NIS Financiële Statistieken

LIN – AROHMAfdeling Ruimtelijke Planning 1995

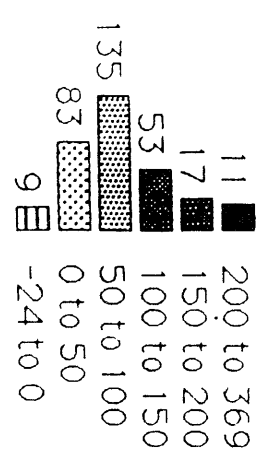
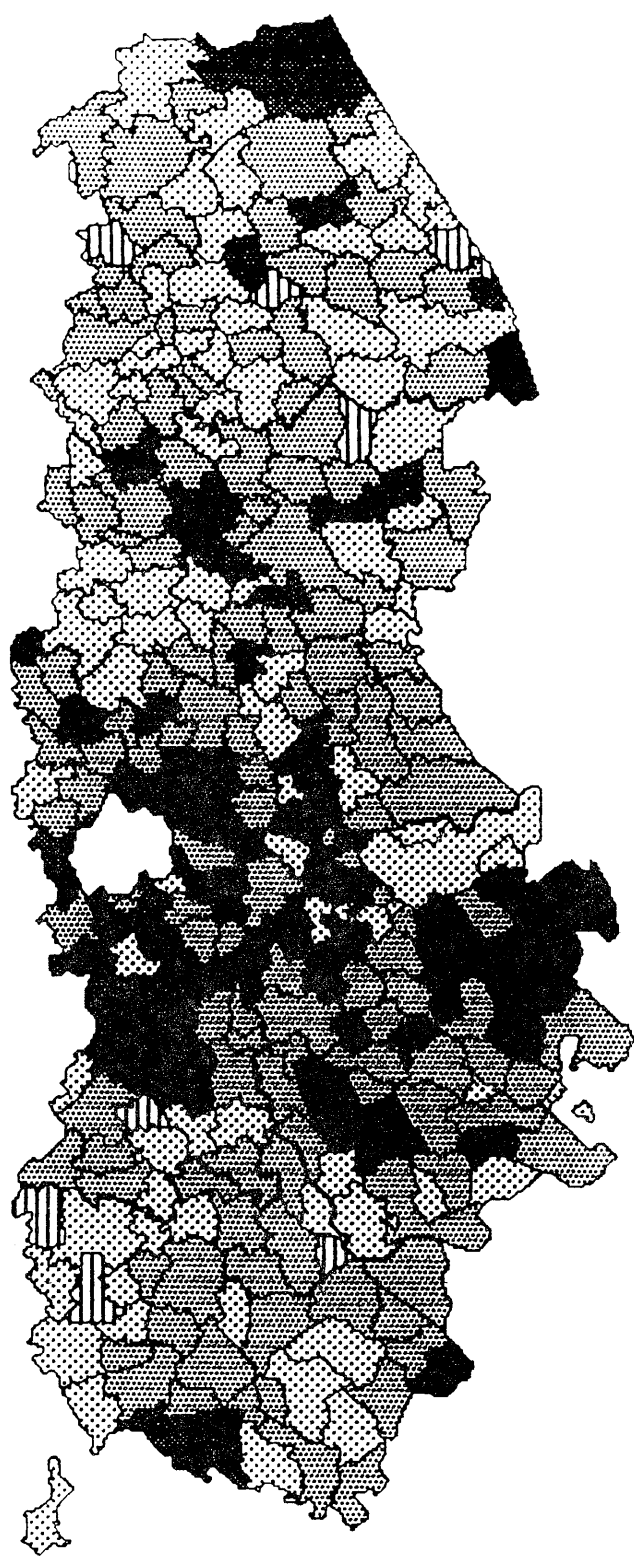
PRIJSLIJGING INDUSTRIEGROND 1984-1994 (in %)



BRON : NIS Financiële Statistieken

LIN - AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning 1995

EVOLUTIE GEMIDDELTE PERCEELSOPPERVLAKTE BOUWGROND 1984 - 1994 (IN %)

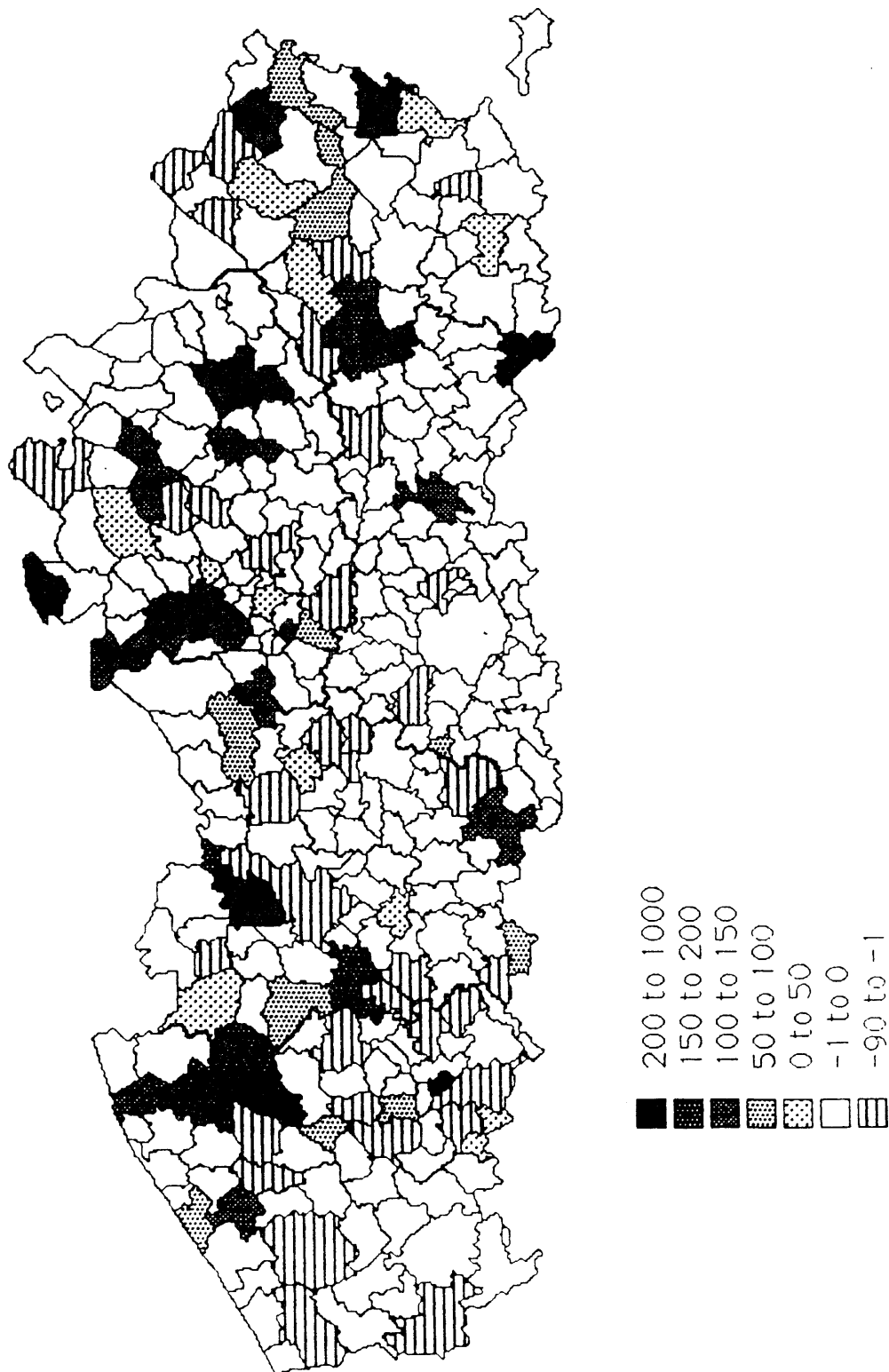


aantal gemeenten in %

BRON : NIS Financiële Statistieken

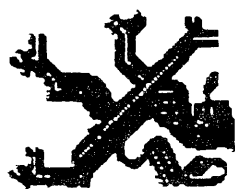
LIN - AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning 1995

EVOLUTIE GEMIDDELDE PERCEELSOPPERVLAKTE INDUSTRIEGROND 1984 – 1994 (in %)

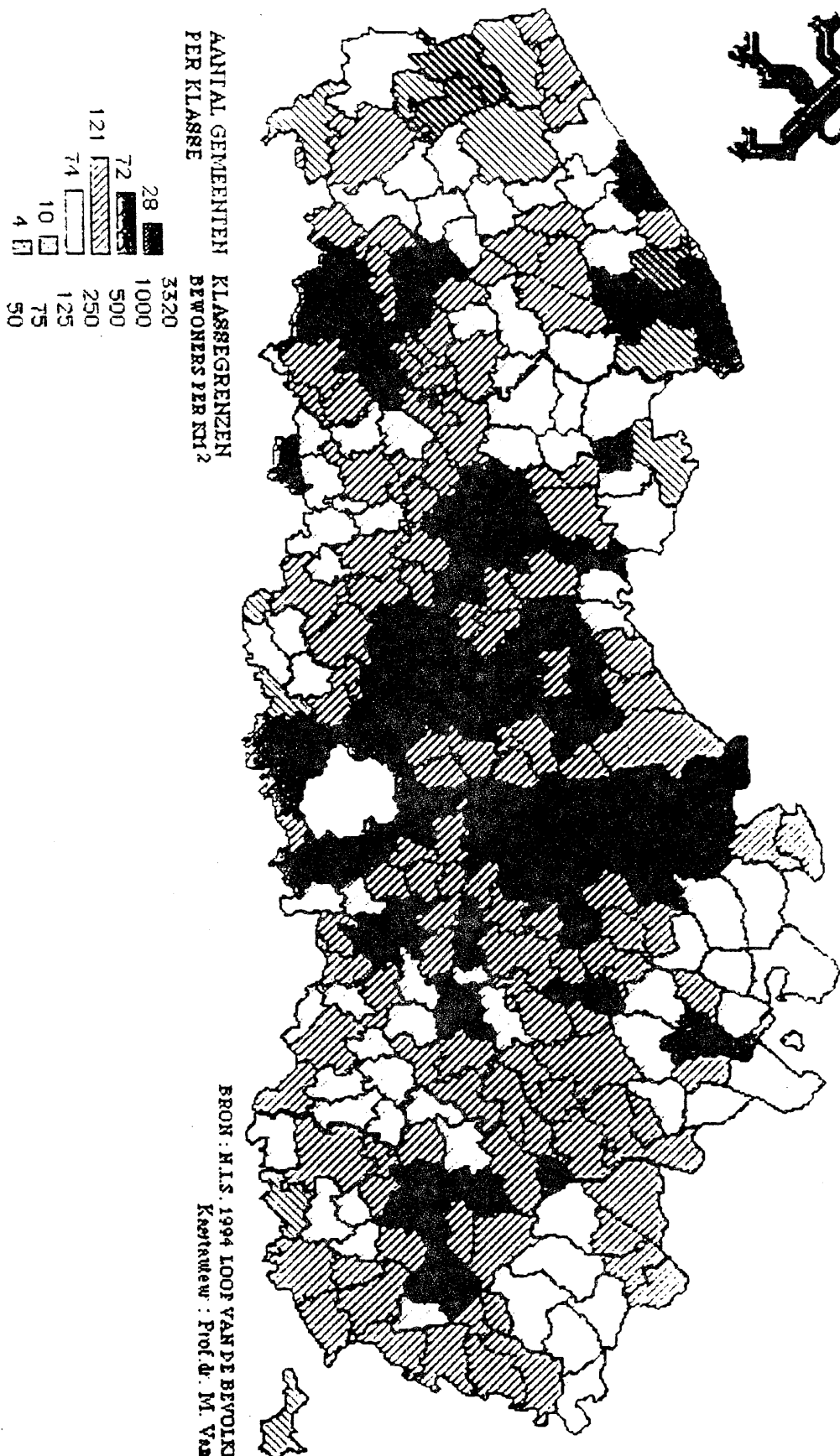


BRON : NIS Financiële Statistieken

LIN - AROHM Afdeling Ruimtelijke Planning 1995

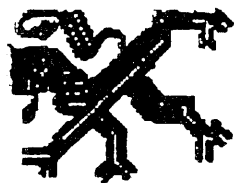


GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN

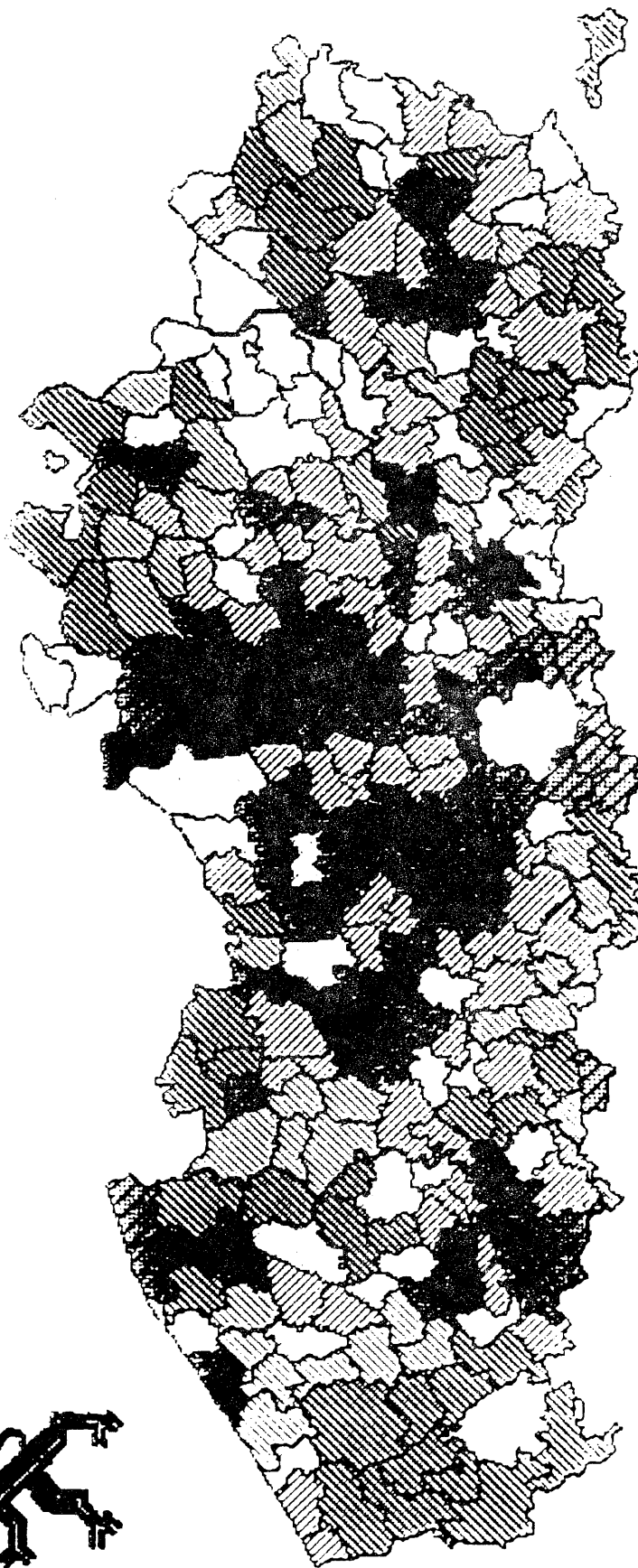


BRON: M.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kartreknew: Prof. dr. M. Van Nieuwen

BEVOLKINGSDICHTHEID PER KM² OP 1/1/94



GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN



AANTAL GEMEENTEN
PER KLASSE

48	501
72	1000
69	2000
52	3000
38	4000
50	5000
	19842

KLASSEGRENZEN

RUIMTE IN M² PER BEWOONER

BRON : N.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kastateur : Prof. dr. M. Van Haelen

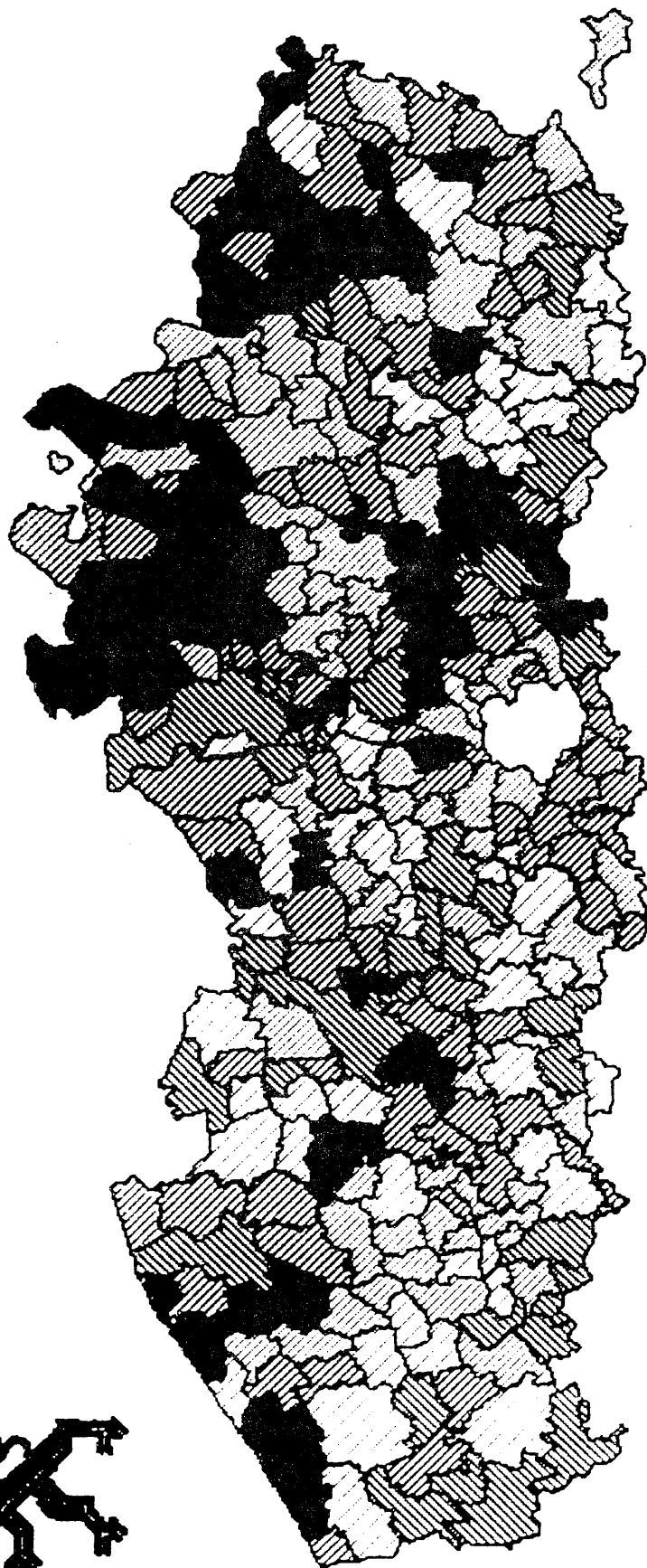
GEMIDDELTE RUIMTE PER BEWOONER IN M² OP 1/1/94

FILE : E02-RUIMTE BEW 94-4.ROHM
DISK : OPT3 - BEW.FROJ.95

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Departement INW-EROM
afdeling RUIMTELIJKE PLANNING

LIJN : 0002 / CL-0016

GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN



AANTAL GEMEENTEN
PER KLASSE

17	■
48	■
84	▨
69	▨
52	▨
39	▨

KLASSEGRENZEN

RUIMTEVERLIES/-WINST IN % PER BEWONER

-14.32 %
- 7.50 %
- 5.00 %
- 2.50 %
- 1.25 %
0.00 %
6.78 %

BRON : N.I.S. 1989 LOOP VAN DE BEVOLKING 1986
N.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kaartauteur : Prof. dr. M. Van Naecken

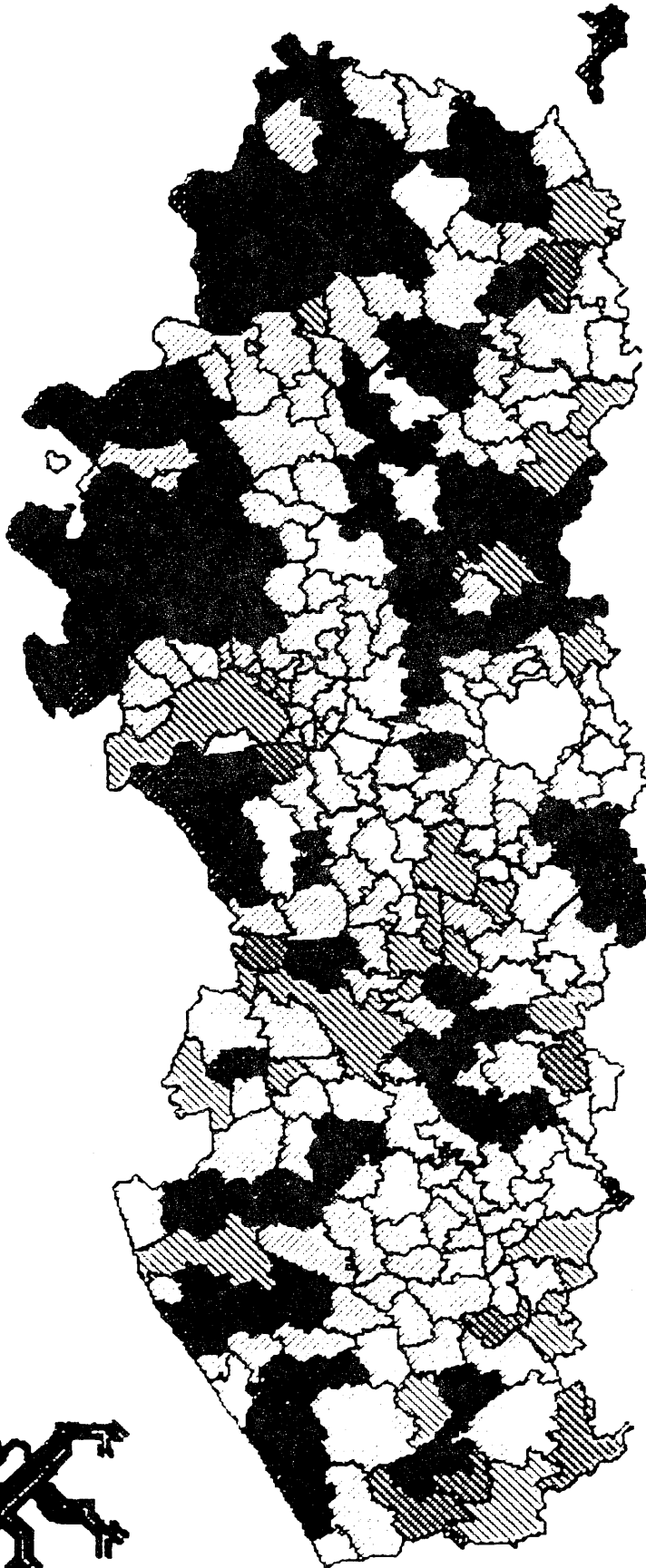
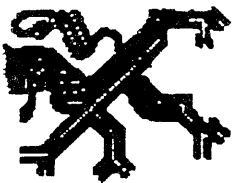
GEMIDDELD VERLIES OF WINST IN RUIMTE PER BEWONER VAN 1/1/89 TOT 1/1/94 IN %

FILE : K03-RUIMTE/BEW.93-98.ARONM
DSK : OPT8 - NEWPROJ.95

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Departement LIN-ARONM
Afdeling RUIMTELIJKE PLANNING

NUM : 0003 / CL-0010

GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN



BRON : N.I.S. 1989 LOOP VAN DE BEVOLKING 1988
N.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kaartautew : Prof. dr. M. Van Naeften

AANTAL GEMEENTEN KLASSEGRENZEN
RUITTEVERLIES/WINST IN MR² PER BEWONER
PER KLASSE

34	- 688
68	- 250
123	- 100
46	- 25
28	0
10	25
667	667

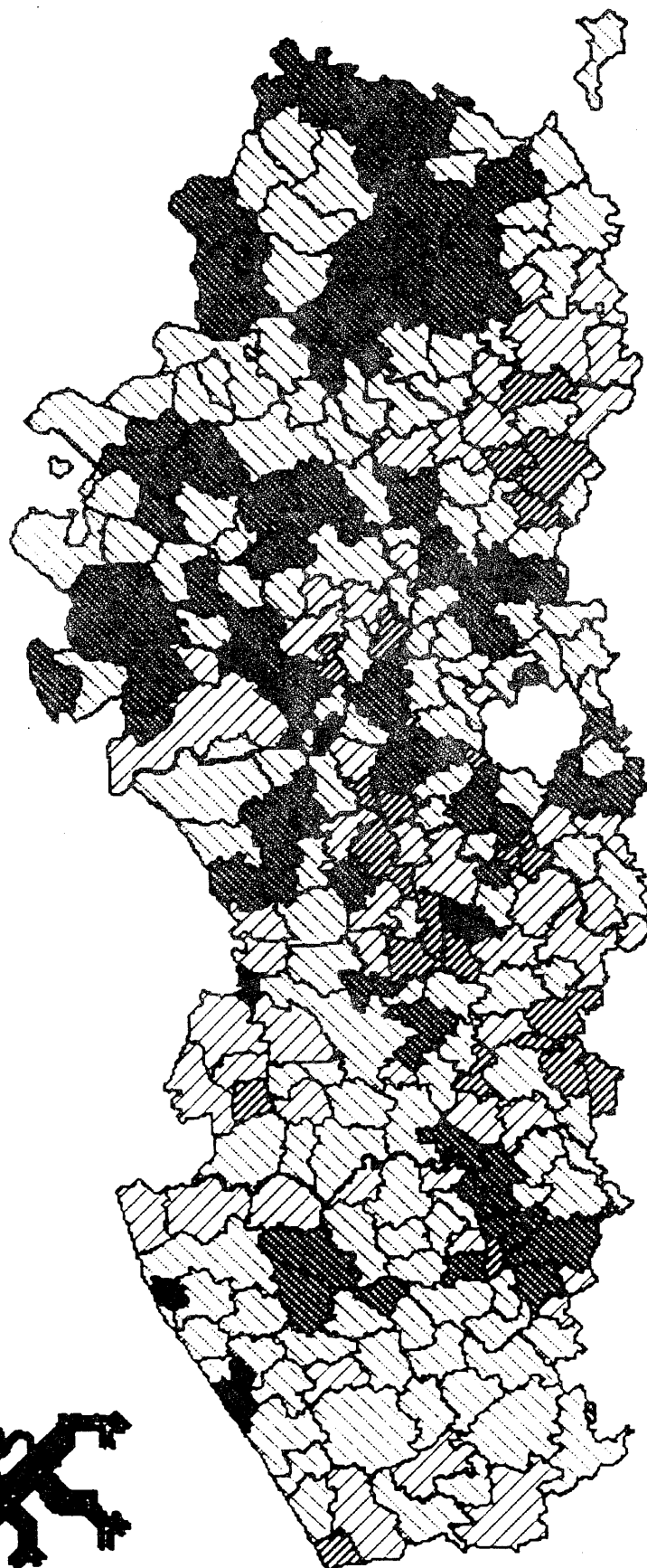
GEMIDDELD VERLIES OF WINST IN RUIMTE PER BEWONER VAN 1/1/89 TOT 1/1/94 IN MR²

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Departement IN-AROMM
Afdeling RUIMTELIJKE PLANNING

FILE : KO4-RUITTEEV.MR2-AROMM
DISK : OPTS - NEWPROJ.95

NUM : 0004 / CL-0010

GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN



AANTAL GEMEENTEN
PER KLASSE

138 79 6
52 24 10
16.59 5.00 1.25 0.00 - 0.75 - 1.50 -10.44

BRON: N.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kaartautew: Prof. dr. M. Van Naecken

NATUURLIJKE SALDI PER KM² IN DE LOOP VAN 1993

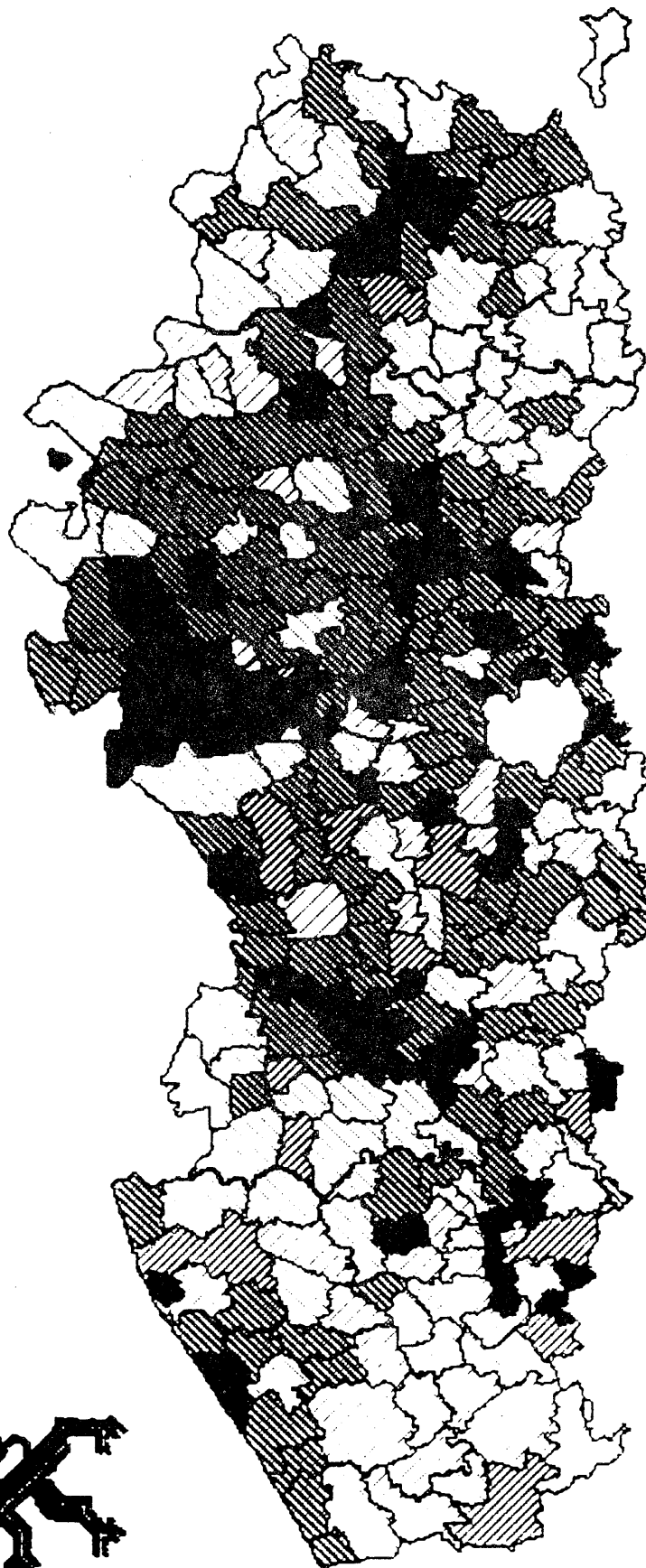
MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Departement LIN-AROMM
Afdeling RUIMTELIJKE PLANNING

FILE : K06-NAT.SALDI/KM2-AROMM
DSK : OPT8 - NEWPROJ.95

NUM : 0005 / CL-0010



GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE SURVEY VAN VLAANDEREN



AANTAL GEMEENTEN PER KLASSE

KLASSEGRENZEN

MIGRATIESALDI PER KM²

36	26.20
115	5.00
76	1.25
43	0.00
14	-0.75
25	-1.50
	-20.92

BRON : N.I.S. 1994 LOOP VAN DE BEVOLKING 1993
Kaartauteur : Prof. dr. M. Van Naejen

MIGRATIESALDI PER KM² IN DE LOOP VAN 1993

FILE : RD7-MIGR.SALDI/KM2-94-ARONM
DEK : OPTS - NEWIPOJ.95

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP
Departement IEN-ARONM
Afdeling RUIMTELIJKE PLANNING

NUM : 0006 / CL-0010