Stuk **458** (2000-2001) – Nr. 1

V L A A M S P A R L E M E N T

Zitting 2000-2001

6 november 2000

BELEIDSBRIEF

Mobiliteit en Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2000-2001

ingediend door de heer Steve Stevaert,
minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

INHOUD

Blz.

1. Inleiding 5

2. Strategische projecten ter uitvoering van de kritische succesfactoren 6

2.1. Kritische succesfactor 1 : Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag 6

2.1.1. Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap 6
2.1.2. Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport 7
2.1.3. Externe vervoers- en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen 8

2.2. Kritische succesfactor 2 : Het structureel beheren van het vervoersaanbod 9

2.2.1. Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer 9
2.2.2. Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers, ...) 11
2.2.3. Uitbouw van het openbaar vervoer 12
2.2.4. Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer 14
2.2.5. Tariefmaatregelen 15
2.2.6. Realiseren van ontbrekende schakels 16
2.2.7. Structureel onderhoud van de wegen 17
2.2.8. Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet 17
2.2.9. Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg 18
2.2.10. Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart 19
2.2.11. Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk 20
2.2.12. Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automatisatie van de bediening 21
2.2.13. Garanderen van de maritieme toegankelijkheid 22
2.2.14. Verminderen van de aanloopkosten in de havens 23
2.2.15. Overdracht van het leerlingenvervoer naar de Vlaamse Vervoermaatschappij . 74

2.3. Kritische succesfactor 3 : Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur 25

2.3.1. Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica 25
2.3.2. Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie 26
2.3.3. Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers 27
2.3.4. Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer 27
2.3.5. Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen 28

2.4. Kritische succesfactor 4 : Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers 29

2.4.1. Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen 29
2.4.2. Herinrichten van zwarte punten en zones 30
2.4.3. Het realiseren van fietspadennetwerken 30

2.5. Kritische succesfactor 5 : Beperken van de emissies van het transportsysteem 31

2.5.1. Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM – De Lijn 31
2.5.2. Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren 32
2.5.3. Snelheidsregulerende maatregelen nemen 32
2.5.4. Geluidsbeperkende maatregelen nemen 32

2.6. Kritische succesfactor 6 : Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving 33

2.6.1. Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen 33
2.6.2. Versnippering van de ruimte door verkeers- en vervoersinfrastructuur tegengaan 34
2.6.3. Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen 35
2.6.4. Strooizouten oordeelkundig gebruiken 35
2.6.5. Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen 36
2.6.6. Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer 36

2.7. Kritische succesfactor 7 : Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren 37

2.7.1. Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen 37
2.7.2. Verder uitbouwen van het convenantbeleid 38
2.7.3. Toezien op de naleving van het convenantbeleid 39
2.7.4. Bindende afspraken maken met de federale overheid 39
2.7.5. Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld 39
2.7.6. Bindende afspraken maken met de andere gewesten 40

2.8. Kritische succesfactor 8 : Het creëren van een maatschappelijk draagvlak 40

2.8.1. De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten 40
2.8.2. Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging 41
2.8.3. Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem 41

2.9. Kritische succesfactor 9 : Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi 42

2.9.1. Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur 42
2.9.2. Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM – De Lijn . 42
2.9.3. Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM – De Lijn 43
2.9.4. Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging 43

2.10. Kritische succesfactor 10 : Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren 43

2.10.1. Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek-private samenwerking 44
2.10.2. Ontwikkelen van een intern informatiesysteem 44
2.10.3. Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem 45
2.10.4. Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen 45
2.10.5. Opleiding en vorming 45

Bijlage 1 : Overzicht van resoluties en moties die door het Parlement zijn aangenomen 48

Met redenen omklede moties 48
1999 48
1999-2000 48

Voorstellen van resolutie 51
1999 51
1999-2000 51

Bijlage 2 : Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar 52

1 INLEIDING

In de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare Werken – 1999 - 2004” geeft de overheid aan wat ze op middellange termijn aan maatschappelijke effecten wil bereiken in de externe omgeving en duidt ze de strategische domeinen aan waar veranderingen moeten worden doorgevoerd en waar de overheid uitstekend moet presteren om succesvol te zijn. Naast de strategische hoofdlijnen werden in de beleidsnota reeds de strategische projecten geformuleerd die de regering cruciaal achtte om haar visie te bereiken. Deze strategische projecten zijn concrete acties van het hoogste niveau die erop gericht zijn om enerzijds de strategische doelstellingen van de minister te realiseren en anderzijds om de voorwaarden, gesteld door de kritische succes-factoren, in te vullen.

In het totaal werden een 50-tal strategische projecten geformuleerd. Zij werden aangereikt vanuit de verschillende entiteiten (administraties, VOI,…) die elk voor zich nagingen welke belangrijke projecten zij diende te ontwikkelen om op hun niveau de realisatie te helpen waarmaken van het beleid zoals vooropgesteld door de minister. Deze projecten hebben zowel betrekking hebben op een minimaal te bereiken prestatieniveau voor een lopende activiteit, als op de ontwikkeling van nieuwe belangrijke instrumenten of programma's die in bepaalde gevallen zelfs entiteitsoverschrijdend kunnen zijn. Het uitdetailleren of de concrete invulling van deze strategische projecten, die in de beleidsnota nog globaal waren omschreven, behoort immers tot het domein van de operationele planning die methodologisch de doorvertaling is van de strategisch planning naar het niveau van de verschillende operationele eenheden.

De jaarlijkse rapportering over de stand van zaken met betrekking tot de realisatie van deze projecten, maakt het onderwerp uit van de beleidsbrieven. De rapportering gebeurt op basis van de projectplanning die door de verschillende administraties werd opgemaakt ter uitvoering van de strategisch projecten. Aangezien sommige strategische projecten een tijdshorizon van meerdere jaren hebben, zal in deze eerste beleidsbrief, waar mogelijk en relevant, een globaal overzicht gegeven worden van de verschillende projectstappen. Conform artikel 70 van het reglement van het Vlaamse Parlement zal vooral aandacht besteden aan de stappen die deze legislatuur reeds werden gezet of gepland zijn voor 2001.

Conform de beleidsnota verloopt de bespreking van de diverse strategische projecten per kritische succesfactor waaraan zij werden gerelateerd.

2 STRATEGISCHE PROJECTEN TER UITVOERING VAN DE KRITISCHE SUCCESFACTOREN

2.1 Kritische succesfactor 1: Het structureel beheersen van de mobiliteitsvraag.

In de beleidsnota werd de eerste kritische succesfactor verantwoord en omschreven vanuit de bekommernis om de mobiliteitsgroei te beheersen. Alleen als de vraag naar mobiliteit stevig in de hand wordt gehouden, kan het beleid goed scoren op het vlak van bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en milieu- en natuurbehoud. Als we er niets aan doen, nemen zowel in het reizigers- als in het goederenverkeer het aantal verplaatsingen en het aantal afgelegde kilometers verder ongebreideld toe. Nu al zorgt de groeiende belasting van het vervoersysteem voor steeds meer files op de weg en voor piek-/overbezetting bij het openbaar vervoer. Met alle hinder van dien.

Het structureel beheersen van de vraag naar mobiliteit is daarom nodig en vereist een beleid dat doelgericht ingrijpt op drie vlakken:
- de manier waarop wonen, werken, bedrijven, diensten en voorzieningen ruimtelijk worden gespreid;
- de mogelijkheid om fysieke verplaatsingen te vervangen door telecommunicatie en informatietechnologie;
- de manier waarop de samenleving werken, school lopen,… in de tijd organiseert.

Door het nemen van maatregelen op die vlakken moet het gewoon minder nodig worden zich te verplaatsen, moet de afstand van de verplaatsingen opnieuw kleiner worden en moeten - om het spitsprobleem uit de wereld te helpen - de verplaatsingen beter in de tijd worden gespreid. Wanneer wonen, werken,… ruimtelijk op een doordachte manier worden ingeplant, krijgen maatschappelijk interessante vervoervormen als lopen, fietsen, openbaar en ander collectief vervoer bovendien betere kansen tegenover het autoverkeer.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 1 zijn:

2.1.1 Starten en evalueren van proefprojecten binnen de administraties van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De proefprojecten die hiermee worden bedoeld, dienen in een ruimer perspectief te worden geplaatst. Zo bieden zij niet alleen een gedeeltelijke oplossing aan de verkeersproblemen maar streven zij evenzeer naar een grotere bereikbaarheid van de diensten voor de burger-gebruiker of een meer flexibele arbeidstijdregeling ter bevordering van de combinatie van de werk- en gezinssituatie.

2.1.1.a Het buiten de piekuren laten beginnen van vergaderingen

Op dit vlak werden door de Vlaamse Administratie nog geen gecoördineerde initiatieven genomen. Wel werden in het nieuw sectoraal akkoord 1999-2000 voor het personeel van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap en een aantal Vlaamse Openbare Instellingen, met

respect voor de 38-urenweek en zonder de goede werking van de diensten in het gedrang te brengen de glijtijden uitgebreid van 7.30u tot 19.00u.

2.1.1.b Televergaderen, telewerken, (evaluatie met het oog op mogelijke veralgemening)

Stand van zaken met betrekking tot het project telewerken

De proefprojecten inzake telewerken dateren van sinds 1997. Momenteel zijn deze initiatieven vrij beperkt gebleven van opzet maar toch een lovenswaardige poging om een nieuwe manier van werken ook binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap te introduceren. In dit kader kan het initiatief aangehaald worden van de administratie Waterwegen en Zeewezen – Directoraat-generaal dat aan het proefproject deelnam met oorspronkelijk vier, later zes personen. Het thuiswerken gebeurde a rato van 1 dag per week. Momenteel wordt onderzocht of/hoe het project kan uitgebreid worden naar alle afdelingen van AWZ met standplaats te Brussel. Het eindverslag over dit project is beschikbaar tegen 31.12.2000.

Opvallend binnen deze projecten is het feit dat telewerken haast uitsluitend geassocieerd wordt met thuiswerken. Telewerken wordt evenwel door de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) ruimer gedefinieerd, met name “arbeid, grotendeels of in belangrijke mate verrichten op een andere dan de traditionele werkplaats met behulpt van telecommunicatie”. Deze andere werkplaats hoeft dus niet noodzakelijk de woning te zijn.

Stand van zaken met betrekking tot het project televergaderen
Net zoals het telewerken heeft ook het televergaderen zijn intro gedaan binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Na evaluatie van het project kunnen nadere conclusies getrokken worden of/hoe dit project kan uitgebreid worden.

2.1.1.c Experimenten met een gespreide 4-dagenweek, met behoud van prestaties

Op 6 juli 2000 werd een nieuw sectoraal akkoord 1999-2000 ondertekend voor het personeel van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap en een aantal Vlaamse openbare instellingen. Deze nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst bevat de uitbreiding van de glijtijden (zie hoger) die moeten leiden tot een (vrijwillige) vierdaagse werkweek. Per departement zullen proefprojecten worden afgebakend en geëvalueerd.

2.1.1.d Het verder uitbouwen van het elektronisch loket

Op dit vlak worden diverse initiatieven ontwikkeld waarbij telkens fysieke verplaatsingen van personen worden vervangen door transmissie van informatie naar de persoon in kwestie. Een van deze voorbeelden is het ondernemersloket waar formulieren, aanstiplijsten en andere informatie kan gedownload worden. Ook het ter beschikking stellen van bestekken via het internet hoort hier als voorbeeld thuis.

2.1.2 Onderzoeken van de mogelijkheid tot invoering van een mobiliteiteffectenrapport.

Met behulp van een mobiliteiteffectenrapport kunnen activiteiten gericht worden naar die plaatsen, waar de capaciteit en de kwaliteit van het vervoersysteem die activiteiten kunnen verwerken.

In afwachting van een ruimer onderzoek naar de mogelijkheden tot invoering van een mobiliteitseffectenrapport werd de invoering van de mober gekoppeld aan nieuwe module

binnen het convenantenbeleid die betrekking heeft op “de aanleg of herinrichting van ontsluitingsindrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of openbaar beheer” . Indien het investeringsdossier bedrijfseconomisch verantwoord is, kan een financiële toegemoetkoming worden aangevraagd voor de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur. Deze aanvraag dient vergezeld te zijn van een mobiliteitseffectenrapport (Mober) waarin het (potentiële) gebruik van diverse vervoerswijzen wordt geëvalueerd, en waaruit de noodzaak en de omvang voor de bedoelde ontsluitingsinfrastructuur blijkt, rekening houdend met de effecten die via vervoersmanagement te bereiken zijn..

Op basis van de ervaring die met dit instrument worden opgedaan, kan na positieve evaluatie, gekeken worden naar mogelijke veralgemeende toepassing van dit instrumentarium. In afwachting worden geen nieuwe initiatieven ontwikkeld.

2.1.3 Externe vervoers-en verkeerskosten internaliseren en prijsmaatregelen nemen

De mogelijkheden om binnen het mobiliteitsbeleid prijsmaatregelen te nemen, moeten worden verkend. Deze globale verkenning van de mogelijkheden/eventuele noodzaak tot het invoeren van prijsmaatregelen gebeurt momenteel binnen het in opmaak zijnde mobiliteitsplan Vlaanderen (zie 2.7.1).

In afwachting van een ruime maatschappelijke discussie over deze thematiek werden reeds enkele positieve stimuli genomen die tot doel hebben het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets aan te moedigen. Het aanmoedigen van het gebruik van alternatieve vervoersvormen is immers één van de belangrijke pijlers waarop het mobiliteitsbeleid is bebaseerd. Volgende initiatieven werden reeds genomen:

- het volledig ten laste nemen door de werkgever van de kostprijs van een abonnement voor het woon-werkverkeer. Deze beslissing bestendigt de maatregel uit het sectoraal akkoord 1997-1998. Uit de evaluatie bleek immers een stijging van het openbaar vervoer gebruik met bijna 30 %. Het aandeel van het openbaar vervoer gebruik in het totaal van de woon-werkverplaatsingen (modal – split) steeg daardoor van ongeveer 31 % tot 40 %.
- het toekennen met ingang van 1 september 2000 van een fietsvergoeding tot 6 frank per km voor personeelsleden die de fiets gebruiken in het woon-werkverkeer.

Aanvullend wordt verwezen naar 2.2.5. “Tariefmaatregelen”.

Niet alleen ten aanzien van het personenvervoer, maar ook naar het goederenvervoer toe werden een aantal maatregelen genomen. Zo werden over de waterwegen de vaarrechten verlaagd. Tot 1 januari 2000 diende voor elk transport via de waterweg 0,1 BEF per afgelegde kilometer en per vervoerde ton betaald te worden. Per 1 januari 2000 werden de vaarrechten teruggebracht tot één tiende van dit bedrag. Dit houdt in dat slechts 0,01 BEF per tonkilometer wordt gevraagd.

Het Vlaamse gewest heeft bij de aanvang van de legislatuur aan de federale overheid gevraagd een aantal fiscale maatregelen te treffen die verband houden met mobiliteit. De werkgroep die deze problematiek heeft aangepakt, was enkel samengesteld uit federale beleidsmakers. De niet exhausieve lijst van maatregelen omvatte onder meer de herziening van de fiscale stimuli voor het autogebruik in het woon-werkverkeer, de fiscale behandeling vanl bedrijfswagens,… De enige maatregel die de federale overheid momenteel heeft

genomen is de terugbetaling van het woon-werkverkeer met andere modi, ten belope van zes frank per kilometer voor een afstand van 50 kilometer.

2.2 Kritische succesfactor 2: Het structureel beheren van het vervoersaanbod

De tweede kritische succesfactor uit de beleidsnota heeft betrekking op het aanbrengen van wijzigingen aan het vervoersaanbod. Alleen als we de privé-auto of de vrachtwagen vaker op stal laten, raken we duurzaam uit de verkeersknoop. Zelfs als we de groei van de vraag naar mobiliteit kunnen afremmen (kritische succesfactor 1), blijft dat zo. Maar een verstokte automobilist op de fiets, de bus of de tram krijgen, gaat niet vanzelf. Goederen uit de soepel inzetbare vrachtwagen houden om ze per spoor of per boot te laten vervoeren al evenmin. Die andere vervoervormen moeten een volwaardig alternatief bieden, wat ze op dit ogenblik niet kunnen. Daarom is een beter beheer van het aanbod aan vervoermiddelen en -infrastructuur noodzakelijk.

Zo moeten de netten van alternatieve vervoermiddelen (openbaar stads- en streekvervoer, spoor, binnenwateren) volgens een doordachte hiërarchie in elkaar worden gezet. Die netten moeten ook onderling op elkaar worden afgestemd, zodat naadloze aansluitingsmogelijkheden ontstaan.

Er moet genoeg infrastructuur zijn voor de alternatieve vervoerwijzen, die hen voldoende doorstroming biedt. Om mensen niet soms letterlijk in de kou te laten staan, moeten er ook gewoon genoeg trams, bussen en treinen zijn. En dat is nodig wanneer een verdubbeling van het marktaandeel van het gemeenschappelijk personenvervoer wordt beoogd binnen een periode van 10 jaar.

Een automobilist komt verder pas uit zijn comfortabele autofauteuil en laat zijn gemotoriseerde cocon pas staan, als het op de bus even knus is. Hij verwacht daarenboven een hoogwaardige en klantgerichte service van wie hem een alternatief soort vervoer wil aanbieden. Uiteraard moeten de geboden alternatieven veilig zijn: je stapt niet op de fiets als de kans groot is dat je van je pedalen wordt gereden.

En tenslotte moet de gebruiksprijs van het alternatief vervoer aantrekkelijk zijn, zowel voor diegene die de afweging tussen auto en tram, tussen vrachtwagen en spoor kan maken, als voor diegene die gewoon geen andere keuze heeft dan het alternatief vervoer.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 2 zijn:

2.2.1 Opstellen invoeringsplan netmanagement voor personen- en goederenverkeer

2.2.1.a Netmanagement voor het personenverkeer

Dit project beoogt het veralgemeend invoeren van het netmanagement tegen eind 2004 met als doel de realisatie van de basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en –stromen. Het netmanagement zal geregeld worden in het kader van een uitvoeringsbesluit van het ontwerp van decreet “personenvervoer”, voorzien tegen 31 december 2001.

In het kader van de realisatie van dit project werden reeds een aantal stappen gezet zoals:
1. het vastleggen van de doelstellingen van het openbaar vervoer gebaseerd op zowel het regeerakkoord, de beleidsnota “Mobiliteit en Openbare Werken”, het ontwerp van decreet “personenvervoer” als het ontwerp mobiliteitsplan ‘Duurzame mobiliteit Vlaanderen’;
2. Het uitwerken van lijnvoeringsconcepten. Hieronder verstaan we het uitwerken van bouwstenen of componenten waarmee het openbaar vervoer netwerk op een meer gestructureerde wijze kan worden opgebouwd.

Verder stappen zijn:
1. Het uitwerken van knooppuntkarakteristieken (tegen januari 2001). Met knooppuntkarakteristieken wordt een geheel van normen en karakteristieken bedoeld waaraan de halteplaatsen van De Lijn moeten voldoen en dit van de meest eenvoudige plattelandshalte tot het meest uitgebreide busstation. Het gaat hier zowel om een gedetailleerde beschrijving van de uitrusting van de haltes (inclusief wachtaccommodatie), de halte-hiërarchisering, de inplanting van de halteplaatsen, e.a.
3. Het opbouwen van een beslissingsboom en toepassingsregels voor de invoering en de toepassing van lijnvoeringsconcepten en knooppuntkarakteristieken (voorzien tegen eind 2000);
4. Het opstellen van een operationeel plan exploitatie, gelinkt aan actieplannen exploitatie (voorziene realisatiedatum is september 2001).

Bij het opstellen van het netmanagement wordt het grondgebied opgedeeld in vervoersgebieden die elk een vervoerskern en een invloedsgebied omvatten. Als zodanig is de projectplanning afhankelijk van de afbakening van de stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

2.2.1.b Netmanagement voor het goederenverkeer

Conform de principes van netmanagement voor het personenverkeer dient ook voor het goederenvervoer gestreefd te worden naar een optimale organisatie van het vervoersaanbod (multimodaal).

Ten behoeve van dit project werd daarom eerst een studie verricht naar de haalbaarheid van intermodaal vervoer in Vlaanderen. De centrale onderzoeksvraag in deze studie was “waarom het intermodaal transport, ondanks de stijging van de vraag naar goederenvervoer (en meer specifiek het containervervoer), weliswaar een groei heeft gekend maar geen belangrijke modal shift heeft kunnen teweegbrengen ten aanzien van het unimodaal wegvervoer”. Het antwoord hierop hield volgens de onderzoekers verband met het prijs/kwaliteitsniveau van het intermodaal aanbod dat bepaald wordt door financiële, technische, organisatorische en regelgevende elementen van het intermodaal transport. Deze kenmerken van de aanbodszijde vertonen nog vele knelpunten, waardoor dus het uiteindelijk aangeboden product nog te weinig wordt geselecteerd in vergelijking met het unimodaal wegvervoer.

Om beter zicht te krijgen op de wensen ten aanzien van het vervoersaanbod aan de kant van de bedrijven wordt momenteel op bedrijfsniveau geanalyseerd hoe en waar verlegging van wegtransport naar rail, binnenvaart, short sea of intermodaal vervoer haalbaar is. Deze bedrijfsscans worden aan de bedrijven gratis aangeboden. In ruil moeten zij wel diepgaande samenwerking verlenen en bereid zijn de aanbevelingen om te zetten in actie. Daarnaast richt het project zich ook op de overheid en de aanbieders in het transportsysteem. Zij krijgen door de bedrijfsanalyses beter inzicht in de kwaliteitseisen van de bedrijven ten aanzien van de intermodale dienstverlening zodat zij hierop gericht kunnen inspelen.

2.2.2 Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)

Zowel voor het openbaar vervoer, het fietsverkeer als andere zachte vervoervormen moeten de plannen inzake basismobiliteit worden verwezenlijkt.

2.2.2.a Basismobiliteit – fietsverkeer

Voor wat het fietsverkeer betreft wordt verwezen naar 2.4.3 “Het realiseren van fietspadennetwerken” en naar het strategisch project nr. 2.7.1 “Mobiliteitsplan Vlaanderen met daarbinnen de thematische uitdetaillering in een “Totaal plan fiets” zoals voorzien in het regeerakkoord.

2.2.2.b Basismobiliteit – openbaar vervoer

Met betrekking tot het openbaar vervoer voorzag de beleidsnota in het opstellen van een prioriteitenlijst waarbij rekening werd gehouden met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en met de lokalisatie van de woongebieden.

Ook engageerde de Vlaamse regering zich om binnen een jaar een decreet tot volledige modernisering van de wetgeving inzake bezoldigd personenvervoer over de weg en tot het instellen van basismobiliteit neer te leggen in het Vlaams Parlement.
Naast het recht op mobiliteit worden in dit decreet het kader voor de minimale bedieningsnormen inzake openbaar vervoer en het sociaal recht op basismobiliteit opgenomen. Op 17 december 1999 heeft de Vlaamse regering het voorontwerp van decreet principieel goedgekeurd en werd het advies van de SERV en de MiNa-raad ingewonnen. Ingevolge deze adviezen werden diverse aanpassingen, van allerlei aard, doorgevoerd. Tegelijkertijd werden op een aantal plaatsen noodzakelijke tekstverbeteringen en/of verduidelijkingen (in de memorie van toelichting) doorgevoerd, zonder aan het inhoudelijk aspect van het decreet te raken. Op 3 maart werd het aldus aangepaste voorontwerp andermaal principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering en werd het advies van de Raad van State ingewonnen binnen een termijn van 30 dagen met toepassing van artikel 84, eerste lid, 1° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State. De Raad van State heeft het advies afgeleverd op 30 augustus 2000.
De Raad van State heeft een omstandig advies afgeleverd, doch dit bevatte geen principiële opmerkingen. Het ontwerp van decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen werd, op een enkel detail na, volledig aangepast overeenkomstig de gemaakte opmerkingen. Het is door de Vlaamse regering van 20 oktober 2000 goedgekeurd. De bevoegde ministers werden gelast het ontwerpdecreet en de bijhorende memorie van toelichting in naam van de Vlaamse regering in te dienen bij het Vlaams Parlement.

De systematische en gefaseerde invoering van de basismobiliteit wordt geregeld via de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Deze overeenkomst bepaalt dat de vervoersmaatschappij hiertoe een beleidsplan opstelt. Die invoering zal gelijkmatig gespreid zijn over de Vlaamse provincies en afgerond worden tijdens deze regeerperiode. Daarbij zal bijzondere aandacht worden besteed aan de verschillen in behoeften tussen het openbaar vervoer in grootsteden, centrumsteden en op het platteland.

<u>In het kader van de systematische en gefaseerde realisatie van het project basismobiliteit werden reeds een aantal stappen gezet:</u>

1. In eerste instantie werd een vergelijking doorgevoerd van het huidige aanbod en de normen inzake basismobiliteit. Deze vergelijking leidde tot de vaststelling dat in ruim de

helft van alle woongebieden de normen inzake basismobiliteit worden gehaald. In een derde van de woongebieden voldoet de bediening niet. 12 % van de woongebieden blijft volledig in de kou staan.

5. Vervolgens werd de prioriteitsvolgorde van de projecten bepaald. De criteria die aan de basis van de prioriteitsbepaling lagen waren**:** de niet bediende oppervlakte, de niet afdoende bediende oppervlakte, de totale oppervlakte woongebied in de gemeente en het inwonersaantal van de gemeente.
6. Voor de te realiseren projecten werd een prioriteitstelling opgesteld (incl. kostenraming) met betrekking tot een gefaseerde uitvoering van het project.

2.2.3 Uitbouw van het openbaar vervoer

2.2.3.a Uitbouw van het openbaar stadsvervoer

Om de (auto)mobiliteit in de grootsteden Antwerpen en Gent te verlichten moet het tram- en busnet in en naar de eerste en tweede gordel rond deze steden verder worden uitgebouwd tot op een hoog kwaliteitsniveau. Ook in de regionale steden zijn specifieke maatregelen noodzakelijk. Ten behoeve van de verdere uitbouw van het openbaar vervoer wordt een operationeel plan exploitatie opgesteld dat het globale kader schetst waarbinnen de uitbouw van het stadsvervoer dient te kaderen. Deze eerste versie van het operationeel plan exploitatie wordt verwacht tegen eind december 2000.

Volgende projecten worden op korte termijn naar voren geschoven:

Antwerpen:
– verfijning van het aanbod ter vervollediging van het bestaande aanbod
Gent:
– verfijning van het aanbod ter vervollediging van het bestaande aanbod
– verlenging van tramlijn naar Flanders Expo
– uitvoeren van een openbaarvervoerstudie regio Gent die de verdere uitbouw op lange termijn plant
Brugge:
– actualisatie van het stadsnet in functie van nieuwe stadsontwikkelingen
Oostende:
– frequentieverhogingen op het stadsnet
Roeselare:
– uitbouw van een volwaardig stadsnet (fase 1: 4 lijnen, fase 2: 2 extra lijnen)
Kortrijk:
– verdere uitbouw van een volwaardig stadsnet (fase 2: 9 extra lijnen)
Aalst:
– herwaardering van het stadsvervoer
Sint-Niklaas:
– versterking van de centrale as Station – Centrum – Koopcentrum
Mechelen:
– consolidatie van het stadsvervoer (opgestart op 1 april 1997)
Turnhout:
– uitbouw van een volwaardig stadsnet
Genk:
– uitbouw van een volwaardig stadsnet (gestart op 1 juli 2000)
Hasselt:
– consolidatie van het stadsvervoer (gestart op 1 juli 1997)
Leuven:
– verdere uitbouw van het stadsnet als geïntegreerd onderdeel van het voorstedelijk net.

De keuze voor deze projecten kan gemotiveerd worden op basis van:
- het voldoen aan de normen basismobiliteit, overeenkomstig de opgemaakte rangschikking van de gemeenten
- het versterken van het openbaar vervoeraanbod in, van en naar de grote en regionale steden in het kader van de beheersing van de mobiliteit in de meest file- en congestiegevoelige gebieden.

Om tot een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer in deze steden te komen zijn evenwel gelijktijdig aanvullende maatregelen nodig die zowel de doorstroming voor bus en tram verzekeren (zie 2.3.4: 'Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer) als de parkeercapaciteit strikter beheersen of via andere maatregelen het gebruik van de auto ontraden (zie 2.7.2: 'Verder uitbouwen van het convenantsbeleid en toezien op de naleving ervan').

2.2.3.b Uitbouw van het openbaar voorstadsvervoer

In de beleidsnota ging de aandacht met betrekking tot de uitbouw van het voorstedelijk vervoer vooral uit naar het GEN. Zo werd gesteld dat in samenspraak met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale overheid en de vervoersmaatschappijen (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC, …), de nodige initiatieven zullen worden genomen om een belangrijke aanzet te geven tot de realisatie van het gewestelijk expresnetwerk rond Brussel, waarbij het stads- en streekvervoer in en rond Brussel aanzienlijk zal worden versterkt en aantrekkelijker gemaakt, onder meer door een aanvullend aanbod, de verbetering van de doorstroming en de integratie van de tarieven.

Met het oog op de realisatie van een Gewestelijk Expresnet Brussel werd op initiatief van de federale minister van vervoer een GEN Werkgroep op Hoog Niveau opgericht. Deze Werkgroep moet tegen eind oktober een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de gewesten voorbereiden.
Op 25 juli 2000 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een aantal principes en besliste dat deze principes voor de Vlaamse regering het uitgangspunt zijn bij de verdere gesprekken en onderhandelingen i.v.m. het Gewestelijk Expresnet voor Brussel en de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem.

De fasegewijze voorstedelijke uitbreiding op lange termijn van tramnet Gent maakt het onderwerp uit van een openbaar vervoerstudie voor de regio Gent. De verdere uitbouw van het voorstedelijk vervoer in Anwerpen zal onderzocht worden in het kader van het masterplan Antwerpen (zie 2.7.1: "Verwezenlijken van het mobiliteitsplan Vlaanderen").

Volgende projecten worden voor realisatie in het kader van het GEN-**Brussel** naar voren geschoven (in volgorde van waarschijnlijke realisatie):
- GEN R8: Ninove
- GEN R10: Haacht
- GEN R11: Leuven
- GEN R12: Waver
- GEN R9: Londerzeel

Toevoerlijnen naar GEN-stations:
- Uitbouw sneldiensten op alle hoofdassen naar Brussel te realiseren in de periode 2002-2005
- Uitbouw ringverbinding rond Brussel te realiseren in de periode 2002-2004

Wat de uitbouw van het voorstadsvervoer in Antwerpen betreft worden op korte termijn volgende projecten afgewerkt of opgestart:
– lijn 3: Zwijndrecht (uitbreiding voorzien op korte termijn)
– lijn 3: Keizershoek (uitbreiding voorzien op korte termijn)

Voor de periode 2001/2004 zijn volgende werken voorzien:
Antwerpen
– lijn 2 ⇨ Linkeroever-Noord
– lijn 7 ⇨ Boechout
– lijn 15 ⇨ Kontich
– lijn 12 ⇨ Ekeren
– lijn 12 ⇨ Hemiksem
– lijn 24 ⇨ Wommelgem
– lijn 10 ⇨ Wijnegem

Wat de uitbouw van het voorstadsvervoer naar Leuven betreft wordt voorgesteld te voorzien in de uitbouw van 12 snelbusdiensten in een straal rond Leuven met een frequentie minimaal om de 15 minuten in de spits (investering 1.000.000.000 BEF infrastructuur, 845.000.000 BEF rollend materieel, extra 290 miljoen BEF exploitatie per jaar). De voorziene planning voor de uitbouw van deze snelbusdiensten is de periode 2002-2005 (afhankelijk van beschikbare budgetten).

Voor **Brugge – Roeselare – Kortrijk** wordt op middelkorte termijn de uitbouw van 16 frequente buslijnen rond de drie steden voorgesteld.

2.2.4 Investeren in interne veiligheid van het openbaar vervoer

In de beleidsnota werd het probleem van de interne veiligheid aangekaart en gesteld dat maatregelen nodig worden geacht om zowel de veiligheid van de bestuurders als van de klanten te garanderen. Het verbeteren van zowel de objectieve als de subjectieve veiligheid moet bijdragen tot de algemene kwaliteitsverhoging van het openbaar vervoer en tot het optimaliseren van de arbeidsomstandigheden van het personeel.

<u>Ter realisatie van het project zijn volgende stappen in het najaar 2001 voorzien:</u>

1. Uitrusting van het rollend materieel met CCTV-camera's overeenkomstig de afspraken in de paritaire werkgroep agressie (10 + 62 voertuigen – in aanbesteding)
7. Bepalen van de camera-voertuigen en de inzetbaarheid op de "risico"-lijnen
8. Enquêtes bij het personeel tav de installatie van deze camera's
9. Uitrusting rollend materieel met aangepaste bestuurdersposten (zachte afscherming)
10. Bepalen van de voertuigen en inzetbaarheid op de "risico"-lijnen
11. Enquêtes bij het personeel tav de aanpassing van deze stuurposten.

De evaluatie van deze maatregelen zal gebeuren binnen de werkgroep agressie. De informatie aan het personeel zal via een speciale uitgave van de bedrijfskrant verspreid worden. Aanvullend op de opleiding klantenzorg (1997) en de opleiding anticiperend rijden (1999) krijgen de chauffeurs een dag opleiding conflicthantering en stressbeheersing. Sinds 1 juli 2000 is ook gestart met een uniforme agressieregistratie en de opvang en eventuele doorverwijzing van getraumatiseerde chauffeurs door de maatschappelijke assistenten

Voorgesteld op de begroting 2001 in dit kader zijn:

- De aanwerving van 81 bijkomende controleurs
- De inzet van begeleiders ter voorkoming van agressie op bus en tram (78 Smet-banen waarvan actueel reeds 36 ingevuld), met financiering door het Ministerie van Binnenlandse Zaken.

Hoger vermelde projecten zijn aanvullend op de nu reeds lopende projecten zoals:

1. Het uitrusting voertuigen met alarminstallatie (richtingaanwijzers, film en fel licht) op advies van de rijkswacht;
12. Verder doorgedreven ergonomische conceptie van voertuigen, ondermeer ten aanzien van de inrichting van de bestuurderspost;
13. Installatie van meerdere betaalautomaten waarvan de verdeling als volgt is voorgesteld: 32 in Antwerpen, 16 in Oost-Vlaanderen, 5 in Vlaams Brabant, 4 in Limburg en 8 in West-Vlaanderen. De exacte locatie wordt bepaald aan de hand van een aantal criteria gebaseerd op het aantal reizigers en de omzet van biljetten en kaarten;
14. Beveiliging van in-vehicle ontvangstmethoden;
15. De verbetering van de doorstroming in het verkeer door verkeerslichtenbeïn- vloeding en vrije busbanen met als doel vertragingen (als bron van stress bij bestuurders en klanten) te reduceren (zie ook 2.3.4: “Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer”;
16. Het verbeteren van het veiligheidsgevoel aan halteplaatsen door verlichting en het vermijden van donkere hoeken;
17. De inzet van stadswachten door de steden.

2.2.5 Tariefmaatregelen

Reeds in de beleidsnota werd gesteld dat aan bepaalde doelgroepen gunstige prijsvoorwaarden zullen worden aangeboden, die de drempel naar het openbaar vervoer kunnen verlagen en het gebruik ervan aanmoedigen. Hierbij werd gedacht aan:
- tariefverminderingen voor ‘trouwe gebruikers’ - zoals abonnees, minder begoeden en sociaal zwakkeren,
- gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar en 65+’ers.

2.2.5.a Invoeren van gratis openbaar vervoer voor 65+ - Vlaanderen

Het gratis vervoer voor de +65jarigen werd in de periode van 1 januari 2000 tot 1 oktober 2000 in fasen ingevoerd in Vlaanderen (opstartfase). In het totaal werden in de opstartfase 1.013.858 kaarten verzonden door een mailingfirma.
Tot november 2002 wordt maandelijks een verdere verzending van de 65+ kaarten voorzien voor de personen die 65 jaar zijn geworden na de opstartfase of voor nieuwe inwoners (4.500 à 5.000 kaarten/maand). Ook het uitreiken van duplicaten, het vervangen van beschadigde kaarten, enz. behoort tot de verdere activiteiten die in het kader van dit project worden uitgevoerd.

2.2.5.b Het gratis aanbieden van openbaar vervoer aan jongeren –12 jaar op voorwaarde dat zij vergezeld zijn van een persoon die een geldig De Lijn abonnement heeft:

Met deze maatregel wordt de trouwe gebruiker beloond: er wordt aan de gebruiker die een De Lijn abonnement heeft, de mogelijkheid geboden om gratis 4 kinderen jonger dan 12 jaar mee te nemen op de bussen en trams van De Lijn

2.2.5.c Tariefvermindering van 5 % op alle soorten abonnementen

Een tariefvermindering van 5% op alle soorten abonnementen (prijzen afgerond naar de hoger liggende 5 BEF) biedt de volgende voordelen:
- de trouwe gebruiker wordt effectief beloond t.o.v. de kaart- en biljetreiziger;
- de verlaging van de abonnementsprijzen is een goede prijsstrategie in het licht van de chartale Euro op 1.1.2002;
- vermindering van de rijtuigverkoop;

2.2.5.d Gratis abonnement vanaf het derde abonnement 25- De Lijn

In het kader van het regeerakkoord is het een goede zaak indien zoveel mogelijk jongeren voor hun verplaatsingen van en naar school gebruik maken van het openbaar vervoer. Op deze manier wordt de verkeersdrukte beperkt met positieve gevolgen voor de leefbaarheid en veiligheid.
Bovendien is het een sociale maatregel vermits de gezinnen in het begin van het schooljaar met heel wat extra kosten worden geconfronteerd.

2.2.5.e Gratis vervoer voor de personen die recht hebben op een biljet 75% (20 BEF per rit ongeacht het aantal doorlopen zones)

Het verlenen van gratis vervoer voor deze categorie van reizigers verlicht de taak van de chauffeur en controleur, vermits deze de verschillende verminderingskaarten niet meer hoeven te kennen.

2.2.6 Realiseren van ontbrekende schakels

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de wegen ingedeeld in categorieën, met de bedoeling het wegennet zo goed mogelijk te kunnen inrichten. Bij die indeling wordt selectief voorrang gegeven aan de bereikbaarheid of aan de leefbaarheid. Om de wegen te laten beantwoorden aan de kenmerken van de voorziene categorieën ontbreken op dit ogenblik nog schakels of moeten nog heel wat aanpassingen gebeuren.

Deze thematiek wordt onderzocht in het kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (zie 2.7.1). Binnen dit plan zal een prioriteitenlijst worden opgesteld, waarbij de efficiëntie van de investeringen in aanvullende weg- en waterinfrastructuur wordt afgewogen ten opzichte van de externe kosten verbonden aan aanvullende infrastructuur. Conform het regeerakkoord zal in eerste instantie het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het kader vormen.

Voor de missing links die voorkomen in het RSV en waarover reeds in het verleden een principiële beslissing tot aanleg werd genomen, worden op administratief vlak verder uitgewerkt.

Ten behoeve van de financiering van de missing links worden (alternatieve) financieringsconcepten (middelen Vlaamse Gewest of PPS) uitgewerkt. In de beleidsnota

werd immers de wens uitgedrukt om nog tijdens deze legislatuur enkele projecten op te starten op basis van publiek-private samenwerking (zie hiervoor 2.10.1: “Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek private samenwerking”).

Bovenstaande projecten hebben vooral betrekking op de problematiek van de zogenaamde missing links. Daarnaast zijn evenwel nog heel wat aanpassingen nodig om te voldoen aan de inrichtingsprincipes uit het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

2.2.7 Structureel onderhoud van de wegen

De autosnelwegen zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 en zijn aan structureel onderhoud toe. Visuele inspectie én metingen van de stroefheid, de spoorvorming, de vlakheid tonen aan dat onderhoudswerken nodig zijn om het wegennet op een gewenst kwaliteitsniveau te brengen en te houden.

Ten behoeve van een gestructureerde aanpak van deze problematiek werden volgende stappen reeds gezet:
1. Het in kaart brengen en rapporteren over de staat van het gewestwegennet en de hieraan gerelateerde achterstand in structureel onderhoud aan de hand van de jaarlijks uitgevoerde metingen
2. Het opmaken van een rapport van de staat van de wegen en een bijhorende langetermijnplanning. Uit dit rapport blijkt dat de achterstand in structureel onderhoud 14 miljard bedraagt en een jaarlijks onderhoudsbudget van 3,3 miljard nodig is voor de instandhouding van het patrimonium.
3. Opstellen van prioriteiten volgens objectieve criteria. Deze methodiek is gebaseerd op de waardering van de vier jaarlijks opgemeten parameters: stroefheid, langsvlakheid, spoorvorming en visuele inspectie. Deze methode werd toegelicht voor het Vlaams Parlement in de loop van het jaar 2000.
4. Opnemen van projecten op het meerjarenprogramma, rekening houdend met deelactie 3.

Door de toegenomen onderhoudsbudgetten is de achteruitgang van het wegennet gestopt.

Er is nog behoefte aan een systeem dat toelaat het geschikte ogenblik te bepalen voor het uitvoeren van onderhoudswerken aan de infrastructuur: een systeem van 'pavement management' (PMS) Deze software kan dan gebruikt worden voor de besprekingen van de staat van de weg en de opmaak van een meerjarenprogramma. Verwacht wordt dat de software operationeel is tegen eind 2001.

2.2.8 Verwijderen van knelpunten in het waterwegennet

Om een modale verschuiving van de weg naar de binnenvaart mogelijk te maken, moeten knelpunten in het bestaande waterwegennet weggewerkt worden. Aandacht moet vooral gaan naar de flessenhalzen in de hoofdvaarwegen. De verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken en hun ontsluiting richting Albertkanaal moet worden verbeterd.

Volgende werken worden deze legislatuur aangevat:
1. Project Albertkanaal: verbredingswerken Wijnegem-Antwerpen, inbegrepen verhogen en verbreden van de doorvaart onder de bruggen - realisatieperiode 2000-2011
2. Ringvaart om Gent: bouwen van een 2e sluis te Evergem - realisatieperiode 2001-2004;
3. Leie tussen Gent en de Franse grens: hoofdknelpunt de doortocht van Kortrijk - Realisatieperiode 2000-2004
4. Project Zeekanaal Brussel Schelde - afwerking
5. Verbinding tussen Seine en Scheldebekken – Realisatieperiode: vanaf 2004

2.2.9 Opnieuw in goede staat brengen van de waterweg

2.2.9.a Wegwerken van structureel onderhoud

De bevaarbaarheid en diepgang van de centrale assen van het waterwegennet moet worden op peil gehouden. Dat moet gebeuren door het wegwerken van de structurele achterstand inzake onderhoud. Om budgettaire redenen zijn dringende werken vaak vooruitgeschoven. Dat nog langer doen, zou de bevaarbaarheid van de waterwegen ernstig in het gedrang brengen. Het gaat hier zowel om grote onderhouds- als om vervangingswerken aan de infrastructuur.

Met het oog op het opstellen van een actieprogramma worden volgende stappen gepland:

- Uitvoering inspectieplan voor het inventariseren van de toestand van de waterweginfrastructuur (tegen eind 2001). Dit inspectieplan voorziet in de inspectie op het terrein van alle infrastructuur van de waterweg, volgens een gestandaardiseerde methodiek;
- Aanmaak van de databank onderhoud en aanpassing van de bestaande databank Patrimonium (inclusief up-dating procedures - tegen medio 2001). De integratie van beide databanken in een geografisch informatiesysteem biedt een meerwaarde op vlak van het ter beschikking stellen van informatie voor beleidsondersteuning en –evaluatie;
- Opmaak van een afwegingskader voor het prioritiseren van het inhaalprogramma onderhoud aan de waterweginfrastructuur en de baggerwerken (voorzien tegen september 2001);
- Opmaken van een uitvoeringsplan voor achterstallig onderhoud en baggerwerken, inclusief budgettair plan (voorzien tegen september 2001).

2.2.9.b Sanering waterbodems van de bevaarbare waterlopen

Dit project heeft betrekking op de verwijdering en verwerking van slibspecie uit de bevaarbare waterlopen. Inzake onderhoudsbaggerwerken moet een duurzaam evenwicht gevonden worden tussen zorg voor het milieu en instandhouding van de toegelaten diepgang.

Volgende stappen zijn nog deze legislatuur gepland:

1. Inventarisatie van de aanslibbing per waterloop
   - bepaling van het huidige aanslibbingvolume
   - inschatting van de toekomstige evolutie
   - beoordeling van de dringendheid van de slibruiming
   - bepaling van het te verwijderen volume
2. Onderzoek van de verontreinigingsgraad van de slibspecie
   - monsternamecampagnes
   - analyses
   - toetsing van de verontreinigingsgraad aan de bepalingen van de milieuwetgeving
3. Vaststellen van de toe te passen verwerkingsmethoden
   - voorafgaandelijk zuiveren
   - berging in monodeponieën
   - berging na ontwatering (laguneren/ mechanische ontwatering)
4. Opzoeken van mogelijke locaties (terreinen) voor de berging of verwerking:
   - opzoeken van potentiële bergingszones, afgestemd op de te bergen slibvolumes

- uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek, rekening houdend met de bepalingen van de milieuwetgeving en de wetgeving op de ruimtelijke ordening;
- grondverwerving

5. Opstarten van procedures voor het verkrijgen van de nodige vergunningen
   - opstellen van een MER
   - milieuvergunningsprocedures
   - bouwvergunning
6. Uitvoeren van de vergunde projecten:
   - Aanbesteding
   - Inrichting van de verwerkings- of bergingslocaties
   - Exploitatiefase
   - eindafwerking van de bergingszones
7. Instandhouding van de gesaneerde toestand van de waterloop
8. Opzoeken van mogelijke alternatieven verwerkingstechnieken met het oog op nuttig herbruik van de slibspecie

De Vlaamse regering gaf bij beslissing van 19 december 1996 (VR/PV/1996/27) de opdracht om een meerjarenprogramma op te stellen voor de sanering van de bodem van de Beneden-Zeeschelde en de specie die door versassingen muteert van de Zeeschelde naar de haven en aldaar sedimenteert. De Nederlandse WVO-vergunning eist sedert 1992 de jaarlijkse verwijdering uit de Beneden Zeeschelde van 300.000 TDS specie. In de periode 92-99 werd deze specie slib geborgen in speciaal daartoe aangelegde cellen (overdiepten) in de Waaslandhaven. Deze mogelijkheid loopt ten einde.

De Vlaamse regering gaf op 19 mei 2000 opdracht de nodige initiatieven te ontwikkelen met het oog op verwerving van laguneringsvelden in de Waaslandhaven en de specie prioritair aan te wenden voor de fysieke bouw van de volumebuffers die de harde grenzen van het havengebied op de linkeroever van de Schelde vastleggen. In de bijzondere stedenbouwkundige voorschriften van de meest recente gewestplanwijziging werd dit verder geïmplementeerd.

2.2.10 Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart

Door het invoeren van verkeersbegeleiding in de binnenvaart moeten vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd en moet een vlotte en veilige scheepvaart mogelijk worden gemaakt. Gegevens over schip en lading moeten met het schip meereizen of zo mogelijk zelfs voorafgaan. Zo moeten ladingen permanent kunnen worden gelokaliseerd. Zo kunnen de waterwegbeheerders de schepen ook beter begeleiden. Bovendien zullen systemen, die vraag en aanbod zo direct mogelijk met elkaar in contact brengen, de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer over de binnenwateren verhogen.

Een eerste stap, ter realisatie van dit project, die reeds werd gezet, was het bepalen van een globale visie en de functionaliteiten van het RIS (Rivier Informatie Service). Op het vlak van *waterbeheer* moet het RIS instaan voor de bewaking van kunstwerken (onder andere stuwen en pompstations) op afstand, voor het geven van stuuradviezen aan de beheerders (en in noodgevallen moet het zelfs zelf de kunstwerken bedienen vanop afstand), voor de verspreiding van bijzondere gegevens van het Hydrologisch Informatie Centrum (HIC), en voor de eerste lijnsbewaking van de real-time gegevens. Op het vlak van *scheepvaartbegeleiding* moet het RIS de goede werking van de scheepvaartbegeleidingssystemen opvolgen, de referentietabellen met basisgegevens beheren, de waterpeilen opvolgen voor de scheepvaart, scheepvaartberichten publiceren, optreden als helpdesk voor scheepvaartbegeleiders en schippers, scheepvaartstatistieken uitgeven, en websites op intra- en internet beheren.

Daarnaast moet het RIS ook een *crisis- en infocentrum* worden: het wordt het centraal meldpunt voor calamiteuze verontreinigingen, alle mogelijke calamiteiten worden er opgevolgd en afgehandeld, en de mobilisatieplannen en informatie-databanken worden er onderhouden en permanent geactualiseerd.

Tegen eind 2001 zijn volgende projectstappen gepland:
1. Uitbouw communicatienetwerk;
9. Detailstudie functionele en operationele eisen;
10. Voorbereiding van de verdere uitbouw van RIS-Vlaanderen, ter realisatie van één loket als interface tussen de klanten enerzijds en de verschillende waterwegbeheerders anderzijds (inclusief organisatievorm en –structuur).

Daarna kan gestart worden met de uitvoering van de nodige werken en de uitbouw van RIS tot volwaardige en volledig operationele entiteit. Op die wijze krijgt het GWS-project (Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) concreet gestalte op het terrein. Door gelijktijdige uitvoering van het strategisch project 6.7.a 'afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van het integraal waterbeheer', laat dit tegen eind 2003 het volledig automatisch opvolgen van het waterbeheer en de binnenscheepvaart voor heel Vlaanderen vanuit het RIS toe.

2.2.11 Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk

Op de centrale assen in het waterwegennet moeten de bedieningstijden van de bruggen en sluizen worden uitgebreid, met het oog op gegarandeerde vaartijden. Faciliteiten voor schippers en hun bemanning moeten worden uitgebouwd. Nieuwe vormen van communicatie moeten worden ingezet. Een betere, betrouwbare dienstverlening moet een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart mogelijk maken.

In dit kader zullen volgende acties worden ondernomen:

1. Aanpassen van de bedieningsregeling op de Vlaamse waterwegen aan de objectieve behoeften van de gebruiker en de stapsgewijze implementatie ervan;
   De aanpassing van de bedieningsregeling houdt in:
   - het invoeren van de zondagsbediening op de belangrijke (Europese) vaarassen;
   - het Invoeren van bediening op feestdagen die in de week vallen volgens uurschema zoals voor een weekdag;
   - de invoeren van zondagsbediening op alle waterwegen in de periode 1 mei tot 31 september
   - de invoering op werkdagen van de 24 u op 24u bediening, waar nodig, op de belangrijkste vaarassen (bediening onder de voorwaarden bij nacht, zijnde van 22u tot 6 u).

   Volgende voorwaarden dienen evenwel vervuld te zijn:
   - De kunstwerken moeten gemechaniseerd en geautomatiseerd zijn (zie hiervoor 2.2.12 "Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automatisatie van de bediening");
   - Men moet over voldoende personeel beschikken.
   - Het goedgekeurde en in uitvoering zijnde personeelsplan voor de binnenvaartbegeleiders dat voorziet in 295 betrekkingen moet op termijn toelaten de voorgenomen uitbreiding van de bedieningsuren te realiseren. Voorlopig kan dit nog niet omdat op een aantal secundaire waterwegen zoals het kanaal Leuven-Dijle een omvangrijk automatisatieprogramma moet worden afgerond vooraleer het aantal

personeelsleden kan worden verminderd en omdat nog ruim 40 vacatures via een onlangs aangekondigd nieuw wervingsexamen moeten worden ingevuld. De eerste voorwaarde zal ten vroegste over een drietal jaren vervuld zijn (afhankelijk van de budgettaire middelen). De tweede voorwaarde zou tegen september 2001 vervuld moeten zijn.
- De invoering van de uurregeling in de regelgeving.
- Het scheepvaartreglement is nog steeds een federale bevoegdheid waarvan het politionele toezicht berust bij de Zeevaartpolitie (thans onderdeel van de Rijkswacht). Het blijkt dat de leden van dit korps nog steeds vasthouden aan de achterhaalde bepalingen van het Scheepvaartreglement en dit in weerwil van de door de Vlaamse regering genomen beslissing om de bediening van een aantal sluizen zoals Evergem uit te breiden. Er worden regelmatig bekeuringen uitgedeeld aan de schippers die gebruik maken van de uitbreiding van de dienstverlening. Overleg tussen het Vlaams Gewest en de federale overheid is dringend nodig teneinde deze problemen op te lossen.

2. Verhogen van het logistieke dienstverleningsniveau aan de varende klant (voldoende aanmeermogelijkheden aan de sluizen, veiligheidsvoorzieningen langsheen de vaarassen, nutsvoorzieningen aan de ligplaatsen, …). Deze vraag vanwege de binnenschippers om te kunnen beschikken over rustige aanlegplaatsen zodat zij niet worden gestoord door de bediening op zon- en feestdagen en door de 24 u op 24 u regeling zal onderzocht worden en nader gespecifieerd door middel van een studie die peilt naar de behoeften van de binnenvaartsector. Op basis van de resultaten van deze studie kunnen dan concrete acties ondernomen worden.
3. Invoeren van gegarandeerde vaartijden op de hoofdvaarassen.
4. Het invoeren van gegarandeerde vaartijden zal op volgende wijze worden aangepakt:
   - In overleg met de VOI's worden indicatoren (waarin ook de wachttijden worden verwerkt) opgesteld
   - metingen worden uitgevoerd op de voornaamste vaarassen;
   - Na verwerking van deze statische gegevens evenals van klantenbevragingen zal een globaal plan van aanpak worden opgesteld om de vaartijden te beperken en te garanderen.

2.2.12 Introductie van een minimale dienstverlening door mechanisering en automatisatie van de bediening

Om kunstwerken automatisch te laten werken, ze op afstand te laten bedienen of ze door de gebruikers te laten bedienen, is een voorafgaande mechanisering noodzakelijk van de kunstwerken (mechaniseren van bruggen en sluizen en het installeren van afstandsbediening van bruggen en sluizen).
A rato van 100 miljoen per jaar zal het drie jaar duren om de werken te realiseren met prioriteit 1.

De automatische bediening kunstwerken houdt in het installeren van semi automatische bediening door de gebruiker en het installeren van automatische besturing

In de begroting 2001 werden voor de “optimalisatie kunstwerken optie 2003” 25 MBEF voorzien voor de sluizen van het kanaal Leuven-Dijle en 15 MBEF voor de automatisatie van de bruggen op het kanaal Leuven-Dijle.

2.2.13 Garanderen van de maritieme toegankelijkheid

De Vlaamse havens zijn de poorten op de wereld. Rekening houdend met veiligheids- en ecologische criteria moet de maritieme toegankelijkheid van de havens worden gegarandeerd, waarbij de eigenheid van iedere haven als uitgangspunt wordt gehanteerd.

2.2.13.a Maritieme toegankelijkheid

De Vlaamse Overheid is mede verantwoordelijk voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en aanleg en instandhouding van de basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Het nieuwe havendecreet voorziet in de bevoegdheid en/ of de financiële ondersteuning door het Gewest van de aanleg, exploitatie en onderhoud van de basisinfrastructuur en maritieme toegangswegen.

Volgende concrete initiatieven zijn reeds genomen of gepland op korte termijn:

1. uitvoering geven aan het verdrag van 17/1/95 gesloten tussen Nederland en Vlaanderen inzake de verruiming van de Vaarweg naar Antwerpen, waar naast de reeds uitgevoerde verdiepingsbaggerwerken in de Westerschelde, de Wielingen en het Scheur, thans nog het ruimen van wrakken op Nederlands grondgebied geschiedt, de oeververstersterkingsmaatregelen de en de compensatiemaatregelen voor natuurherstel;
2. extra onderhoudswerkzaamheden ten behoeve van het op peil houden van de Wielingen, het Scheur, de Westerschelde en de Beneden- Zeeschelde;
3. de studie en de uitvoering van de basculebruggen voor de Westsluis te Terneuzen op het kanaal Gent-Terneuzen.
4. de gemeenschappelijke opmaak, samen met Nederland, van een Lange Termijnvisie Scheldeestuarium (LTV), ten einde de mogelijkheden van een verdere verdieping van de Westerschelde en de passen in zee te onderzoeken. De afwegingscriteria hierbij zijn toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid.

2.2.13.b Implementatie havendecreet

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

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

De implementatie van dit decreet vereist het gefaseerd nemen van een aantal uitvoeringsbesluiten. Een eerste reeks uitvoeringsbesluiten omvat het voorkooprecht van de havenbedrijven, de oprichting van de Subregionale overlegorganen, de aanwervingsprocedure van de havencommissaris en een vernieuwd besluit over de werking van de Vlaamse Havencommissie. Een tweede reeks uitvoeringsbesluiten omvat de voorlopige afbakening van de havengebieden, de aanduiding van de haveninfrastructuur, de concertatiecommissie, het subsidiebesluit en besluiten inzake de havenkapiteinsdiensten, de baggerwerken in de kanaaldokken en ter hoogte van uitrustingsinfrastructuur, alsmede het beheer van de sluizen. Een derde reeks uitvoeringsbesluiten handelt over o.m. de opmaak van een lijst met historische lasten en de aanpassing van overeenkomsten uit het verleden.

2.2.14 Verminderen van de aanloopkosten in de havens

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

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

In dit kader werd ook een onderzoek gestart naar het optimaliseren van het loodsen van zeeschepen waarbij moderne beloodsingstechnieken centraal staan. Binnen dit kader past de oprichting van een radartoren in zee waardoor het loodsen op afstand van zeeschepen op een veilige manier zal kunnen ingevuld worden en de verkeersbegeleiding kan worden geoptimaliseerd.

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

Verder wordt een inventaris opgesteld van de verschillende concepten en systemen van binnenvaartbegeleiding en wordt onderzoek verricht naar de bevoegdheden en de werkingsgebieden van de onderscheiden systemen.

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

2.2.15 Overdracht van het leerlingenvervoer naar de Vlaamse Vervoermaatschappij

De Vlaamse regering heeft beslist om het leerlingenvervoer van het departement Onderwijs over te hevelen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij.

In uitvoering van deze beslissing is een gemengde werkgroep VVM - administratie de nodige schikkingen aan het treffen om de overheveling naadloos te laten verlopen.

De eerste fase, namelijk de overheveling van de contracten met de privé-exploitanten zal normaliter worden afgerond voor het begin van het schooljaar 2001-2002.

Deze overdracht betreft met name:

– de bestaande contracten tussen het departement Onderwijs en de beroepsvervoerders voor het zonaal georganiseerde vervoer van leerlingen van het buitengewoon en van het

gewoon onderwijs. De Vlaamse Vervoermaatschappij wordt de rechtsopvolger van de contracten, die blijven doorlopen tot de einddatum. Daarna zullen ze worden geïntegreerd in de aanbestedingspakketten van de Vlaamse Vervoermaatschappij;

- voor de personeelsleden van het departement Onderwijs – cel Leerlingenvervoer (centrale diensten en provinciale entiteiten) wordt de mogelijkheid tot overheveling naar de Vlaamse Vervoermaatschappij gecreëerd. In samenspraak met de betrokken personeelsleden, het departement Onderwijs en de Vlaamse Vervoermaatschappij moeten de modaliteiten van een overheveling of het beschikbaar stellen van deze personeelsleden, worden bepaald. In het decreet zal de mogelijkheid tot overheveling worden ingeschreven, maar dit blijft wel op vrijblijvende basis. Er moet eveneens rekening worden gehouden met de hoeveelheid taken die niet wordt overgeheveld naar de Vlaamse Vervoermaatschappij.
  Er worden geen personeelsleden van de administratieve diensten van het Gemeenschapsonderwijs of van de afzonderlijke onderwijsinstellingen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij overgedragen;
- de bussen die eigendom zijn van het gemeenschapsonderwijs worden overgedragen naar de Vlaamse Vervoermaatschappij, die eigenaar wordt. De voertuigen blijven echter ter plaatse beschikbaar voor alle vervoeropdrachten die uitgaan van de betrokken scholen;
- de Vlaamse Vervoermaatschappij staat in voor de vervanging van de afgeschreven voertuigen van het gemeenschapsonderwijs op een termijn van 14 jaar, voor de levering van goedkopere brandstof en voor het onderhoud;
- zodra de overname is geregeld, worden alle mogelijke overeenkomsten en polissen (onderhoud, brandstof, verzekering, …) behandeld door de Vlaamse Vervoermaatschappij;
- de Vlaamse Vervoermaatschappij neemt eveneens de lopende contracten tussen het gemeenschapsonderwijs en de beroepsvervoerders over;
- de financiële middelen van het departement Onderwijs die overeenstemmen met de overheveling van taken naar de Vlaamse Vervoermaatschappij, worden overgedragen (zie punt 3. Financiële weerslag).

Door deze overheveling ontstaat binnen de Vlaamse Gemeenschap één verantwoordelijke vervoerder, namelijk de Vlaamse Vervoermaatschappij. Deze zal instaan voor de organisatie van het leerlingenvervoer waarvan de kosten ten laste vallen van de Vlaamse Gemeenschap. Op termijn zal dit leiden tot een rationalisatie van het leerlingenvervoer. De voordelen die hieruit zullen voortspruiten, worden aangewend voor de verdere optimalisatie van dit leerlingenvervoer.

Binnen deze context kan het gratis openbaar vervoer door de Vlaamse Vervoermaatschappij voor kinderen tot 12 jaar volledig worden ingevoerd. Dit gratis vervoer zou dan van toepassing zijn voor zowel de kinderen die het openbaar stads- en streekvervoer van de Vlaamse Vervoermaatschappij gebruiken als voor de kinderen die een beroep doen op het bijzonder geregeld vervoer, voor zover dit gratis vervoer niet reeds van toepassing is.

In uitzonderlijke gevallen wordt individueel vervoer (taxivervoer) verzorgd voor leerlingen met een zeer zware handicap, die onmogelijk collectief kunnen worden vervoerd. Vermits dit als ‘een bus voor 1 of 2 personen’ wordt beschouwd, zit dit vervat in het onderdeel ‘beroepsvervoerders’ van het budget leerlingenvervoer. Deze bedragen worden mee overgeheveld en de nodige waarborgen worden ingeschreven om dit soort vervoer te blijven verzorgen indien er geen alternatief mogelijk is.

Voor de overheveling van de voertuigen die eigendom zijn van het gemeenschapsonderwijs zal omwille van de decretale wijzigingen in de bevoegdheden overleg moeten worden gepleegd met het mesoniveau van het gemeenschapsonderwijs, namelijk met de respectieve

scholengroepen. De overheveling van de voertuigen moet worden geregeld en de modaliteiten van gebruik en vervanging van de voertuigen moeten met de Vlaamse Vervoermaatschappij contractueel of regelgevend sluitend worden vastgelegd.

De Vlaamse Vervoermaatschappij kan de overgedragen voertuigen op schoolvrije dagen inschakelen in het regulier vervoer. In de weekends is er bijvoorbeeld meer nood aan kleinere bussen. De liftbussen kunnen eventueel worden ingezet voor de belbusdiensten.

De organisatie van de busbegeleiding wordt niet overgeheveld naar de Vlaamse Vervoermaatschappij. Onderwijs onderzoekt momenteel de mogelijkheid om een cvba op te richten waarin alle busbegeleiders worden ondergebracht. Op die manier wordt het probleem van de verschillende statuten annex loonbarema's weggewerkt vermits alle busbegeleiders dan onder dezelfde werkgever zullen ressorteren. Omwille van de gelijkschakeling van de loonbarema's en de werkingskosten van de cvba betekent een eventuele oprichting wel een meerkost op het vlak van de busbegeleiding.

Momenteel kan niet voor alle rechthebbende leerlingen leerlingenvervoer worden aangeboden, daarom worden hun abonnementen terugbetaald door het departement Onderwijs. Vermits deze regeling ongewijzigd blijft, zullen de middelen evenmin worden overgeheveld naar de Vlaamse Vervoermaatschappij.

2.3 Kritische succesfactor 3: Het optimaal gebruik van de aangeboden verkeers- en vervoersinfrastructuur

De derde kritische succesfactor agendeert het probleem van het infrastructuurgebruik. In de wriemelende verkeersmassa gaat het er nog al te vaak wat stuurloos aan toe. De infrastructuur en de aangeboden vervoeralternatieven worden niet optimaal gebruikt. Ook dat heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het milieu. Het beleid moet daarom een 'verkeersregelkamer' zijn, van waaruit mensen duidelijk gemaakt wordt hoe ze hun verplaatsingen het best organiseren. Het aanbieden van alternatieven voor het auto- of vrachtwagenverkeer op zich is niet genoeg. Trams en bussen horen geen lucht, maar passagiers te vervoeren. Het aanleggen van wegen, sporen en vaarwegen is op zich evenmin voldoende. Het oordeelkundig gebruik ervan moet worden gestimuleerd en duidelijk gemaakt.

Een zo goed mogelijk gebruik van middelen en infrastructuur kan alleen door goed uitgekiend verkeer- en vervoermanagement, niet alleen in normale situaties, maar ook bij ongevallen, incidenten en wegeniswerken.

Zo moeten storingen in het verkeer worden vermeden en een betere doorstroming worden gegarandeerd. De bezettings- en beladingsgraad van de vervoermiddelen moet worden verhoogd. De infrastructuur moet beter worden benut. Het beleid moet het gebruik van alternatieve vervoermiddelen sterker aanmoedigen. Uiteindelijk moet de groei van het wegverkeer dalen.

Strategische projecten ter uitvoering van kritische succesfactor 3 zijn:

2.3.1 Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica

In het mobiliteitsbeleid moeten de mogelijkheden die geboden worden door de informatietechnologie zo goed mogelijk worden benut. In de allereerste plaats gaat het hier om multimodaal verkeersbeheer waarbij - zowel voor autoverkeer als voor openbaar vervoer

- telematica wordt ingezet op de hoofdwegen en de secundaire wegen binnen de stedelijke gebieden. Daaronder worden ook systemen uitgebouwd van multimodale verkeersinformatie en verkeersregeling. Daarvoor moet men kunnen beschikken over actuele en aangepaste informatie en is er nood aan een volwaardig Vlaams verkeerscentrum.

De realisatie van dit project kan verlopen volgens onderstaand schema:

1. Bepalen van het globale kader
   - Functionele en verkeerskundige vereisten bepaald voor de totaliteit van de systemen;
   - Doelmatigheid van de verschillende componenten/functionaliteiten bepaald uit oog van de verschillende doelstellingen (mobiliteit en beschikbaarheid, verkeersveiligheid, verbetering doorstroming openbaar vervoer), indien om welke reden ook, de uitvoering in grote logische blokken niet realiseerbaar is. De afronding van deze eerste fase is voorzien tegen eind 2001.

2. Uitbouw van het verkeerscentrum:
   De afronding van de tweede fase is afhankelijk van de goedkeuring van het project en de bijhorende budgetten.

3. Monitoring hoofdwegennet gerealiseerd, per omgeving van grootstedelijke gebied (Antwerpen, rand Brussel + Vlaamse Ruit, Gent) + rest van Vlaanderen, alsook op belangrijkste assen voor verkeer en openbaar vervoer in grootstedelijke gebieden

4. Veranderlijke aanduidingen voor waarschuwing en aangeven alternatieve reisroutes op hoofdwegen gerealiseerd per omgeving van grootstedelijke gebied (Antwerpen, rand Brussel en Vlaamse Ruit, Gent) + rest van Vlaanderen

5. Rijstrooksignalering (variabele snelheidsbegrenzing, verbod van het reservering rijstroken voor doelgroepen, …..) gerealiseerd, per omgeving grootstedelijk gebied (Antwerpen, rand Brussel en Vlaamse Ruit, Gent)

6. Gecoördineerde aansturing verkeerslichten gerealiseerd, per omgeving grootstedelijk gebied (Antwerpen, Gent, rand Brussel)

7. beschikbaar stellen informatie aan service providers

2.3.2 Versnelde invoering van nieuwe voertuigtechnologie

Als intelligente systemen in individuele voertuigen gecombineerd worden met het werk in het Vlaams verkeerscentrum, kan aan de weggebruikers een hele reeks diensten aangeboden worden. Het gaat onder meer om verkeersinformatie op maat, 'on-board' diagnose, tele-onderhoud, navigatie en dynamische routegeleiding, assistentie bij noodoproepen, elektronische voertuigidentificatie, automatische voertuiggeleiding,…

De realisatie van dit project impliceert volgende stappen te nemen voor eind 2001:

1. Onderzoek naar de mogelijkheden van voertuigtelematica , meerbepaald naar de actuele technische mogelijkheden en de mogelijke technische evolutie op korte termijn (2 jaar), middellange (4 jaar) en lange termijn (> 5 jaar).
2. Terugkoppeling en analyse van de evoluties binnen de automobielsector. Belangrijk in dit kader is te weten hoe ver de industrie staat bij het implementeren van voertuigtelematicaplatformen (technisch, functioneel) en wat hun visie is op het gebruik van voertuigtelematica in de toekomst.

3. Onderzoek naar de wensen van gebruikers van het platform (functioneel). Hoe ziet de overheid het gebruik van voertuigtelematica , de automobilist, service providers, private ondernemingen (verzekeringen, automobielclubs, …) enz.
   - Op basis van deze gegevens en inzichten kan vervolgens een prioriteitenlijst worden oggesteld waarin aangegeven wordt hoe de ontwikkeling van bepaalde gewenste functionaliteiten kan gestimuleerd worden.
4. Tot slot zullen voorstellen geformuleerd worden naar de federale overheid voor het creëren van een wettelijk kader.

2.3.3 Verbeteren van de communicatie met de weggebruikers

Een goede communicatie met de weggebruikers is nodig in geval van wegenwerken die grote hinder veroorzaken of bij werken die gelijktijdig met andere opdrachtgevers zijn gepland. Goede planning en gerichte informatie zouden baat vinden bij de uitbouw van een databank van binnen een regio uit te voeren werken.

Ook om de weggebruikers goed te informeren over de berijdbaarheid van de wegen, de geplande strooiacties en andere maatregelen, moeten 's winters heel wat gegevens worden verzameld en verwerkt.

Een intern communicatieplan is in opmaak waarin volgende projectstappen zijn voorzien:
1. Een duidelijk en geactualiseerd plan (wie doet wat tegen wanneer) op punt zetten voor het inzamelen en doorgeven van de vereiste basisgegevens voor:
   - werken en manifestaties
   - incidenten
   - winterdienst

   (realisatieperiode 2000- 2001)
2. De informatie en sensibilisering van de betrokken medewerkers (realisatieperiode 2001)
3. Het doorvoeren van de vereiste aanpassingen aan de eigen systemen voor de productie van real-time informatie voor:
   - werken en manifestaties
   - winterdienst
   - incidenten

   (realisatieperiode 2001);
4. Deze nieuwe werkwijze wordt over alle geledingen van de organisatie uitgetest
5. (realisatieperiode 2001-2002).

Ook de externe communicatie moet worden versterkt. Een lijst van geschikte communicatiekanalen van de eerste fase zal beschikbaar zijn tegen midden 2001. De informatiedoorstroming via de eigen informatiekanalen van de weggebruikers (website, Uitweg) is voorzien tegen midden 2001. In deze periode dienen ook de afspraken met de service-providers van de externe informatiekanalen (VRT) en andere radiozenders, WAP … te zijn afgerond. Midden 2002 worden de aanpassingen gefinaliseerd aan de systemen voor communicatie met externen. De informatiestroom naar de weggebruikers via de externe communicatiekanalen zal worden uitgetest en vervolgens ingevoerd zodat deze na een proefperiode van een jaar kan worden geëvalueerd en bijgestuurd.

2.3.4 Verwezenlijken van doorstroming van het openbaar vervoer

De aantrekkelijkheid van elk vervoermiddel wordt mee bepaald door de reissnelheid die men ermee kan halen. Dat geldt ook voor het openbaar vervoer. Op plaatsen en tijdstippen zonder structurele files kan het beïnvloeden van verkeerslichten door bus en tram hun

reissnelheid verbeteren. Waar wel structurele files bestaan, zijn ingrijpender maatregelen nodig, zoals de aanleg van afzonderlijke bus- en trambanen.

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project dienen volgende stappen te worden gezet:

1. Inventarisatie van de knelpunten inzake doorstroming van het openbaar vervoer (lopende);
2. Uitbreiding van de behoefteanalyse van de Administratie Wegen en Verkeer met parameters voor de doorstroming van het openbaar vervoer (voorzien tegen eind 2000);
3. Het op jaarlijkse basis uitwerking van een investeringsprogramma voor de doorstroming van het openbaar vervoer;
4. Opzetten van een coördinatiesysteem per provincie met als taak de doorstromingsproblemen te bespreken met het oog op een gecoördineerde uitvoering van doorstromingsprojecten is voorzien tegen midden 2001;
5. Evaluatie van de uitvoering doorstromingsprojecten.

De opvolging en bijsturing gebeurt in het kader van het mobiliteitsconvenant (zie 2.7.2: “Verder uitbouwen van het convenantbeleid”).

2.3.5 Bouwen van kaaimuren langs de waterwegen

Net zoals de toegankelijkheid van de wegen, moet ook de toegankelijkheid van de waterwegen een beleidszorg vormen. Om de bestaande capaciteit zo goed mogelijk te benutten, moeten er voldoende kaaimuren zijn, waar goederen kunnen worden overgeslagen. Doordachte inplanting ervan moet de combinatie van verschillende vervoerwijzen, de intermodaliteit, bevorderen. Door het aanbieden van die faciliteiten moet het gebruik van de waterwegen worden aangemoedigd.

Het bouwen van kaaimuren en de opvolging met betrekking tot het gebruik ervan impliceert volgende stappen:

1. Bepalen van prioriteiten voor de bouw van kaaimuren in overleg met de verschillende actoren (verderzetten van het reeds in uitvoering zijnde programma) door het:
   - in kaart brengen van de aanvragen voor de bouw van kaaimuren
   - opmaken van een afwegingskader voor priorteitsbepaling
   - opmaken van een voorstel voor een globaal prioriteitenplan
2. Op basis van een goedgekeurd prioriteitenplan het uitwerken van voorstudies (technisch, economisch, administratief, ecologisch, …)m.b.t. de eerste prioriteiten
3. Evalueren en zo nodig bijsturen van de reglementering inzake de bouw van kaaimuren, rekening houdend met EU richtlijnen. De evaluatie van de resultaten met betrekking tot het gebruik en de effectiviteit van de investeringen gebeurt op basis van de concessieovereenkomst waarin de voorwaarden inzake het gebruik van de kaaimuur worden opgelegd. Het leveren van de concessie en het toetsen van de voorwaarden van de concessieovereenkomst gebeurt door de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.
4. Uitvoering van de eerste prioritaire projecten;

5. Aanbrengen van nieuw initiatieven voor het overslaan van goederen via het VOW (Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders)

2.4 Kritische succesfactor 4: Specifieke aandacht voor de zwakke weggebruikers

De vierde kritische succesfactor uit de beleidsnota vraagt bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruikers. In het verleden is te weinig aandacht besteed aan en te weinig geïnvesteerd in alternatieve vervoermiddelen. Dat geldt voor het openbaar- en andere vormen van gemeenschappelijk vervoer; het geldt ook voor de zachtste verplaatsingsvormen die we kennen: stappen en fietsen. Ook voor die vervoervormen moet het beleid recht op de trappers.

Fietsen en te voet gaan moeten worden aangemoedigd: voor wie het fysiek aankan zijn het verplaatsingsmogelijkheden die alleen maar de aanschaf van schoenen of een fiets vereisen, ze dragen zó bij tot een betere leefbaarheid en van negatieve gevolgen voor milieu en natuur is niet of nauwelijks sprake. Fietsen en stappen moeten daarom financieel aantrekkelijk worden gemaakt.

Voetgangers en fietsers moeten ook kunnen rekenen op infrastructuur en accommodaties die aan hun mogelijkheden en beperkingen zijn aangepast.

Bijzondere aandacht verdient hun kwetsbare positie tegenover het gemotoriseerde verkeer. In Vlaanderen vormen fietsers 14 procent van de verkeersslachtoffers, voetgangers 7 procent. Voor voetgangers die bij een ongeval betrokken raken, is de kans om het ongeval te overleven bovendien de helft kleiner dan bij automobilisten. De veiligheid van voetgangers en fietsers moet dus worden verhoogd door aangepaste infrastructuur en door regelgeving die hen beter beschermt. Het aantal ongevallen met voetgangers en fietsers moet dalen, fietsen en stappen moet comfortabeler worden. En daardoor moet er uiteindelijk weer meer worden gefietst of gestapt.

<u>Aan deze kritische succesfactor zijn onderstaande strategische projecten verbonden:</u>

2.4.1 Evenwichtig herinrichten van de doortochten en stedelijke invalswegen

Door de toenemende druk van het verkeer en de lintbebouwing in Vlaanderen moet gezocht worden naar een evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en mobiliteit. Vlaanderen telt nog een groot aantal doortochten die moeten worden heringericht. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld. Dat zal gebeuren op basis van een objectieve rangschikking en selectie en zal rekening houden met de beschikbare middelen.

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project werden in het verleden reeds volgende stappen gezet zoals de opmaak van een objectieve behoeftenanalyse. Aan de hand van leefbaarheidscriteria (geluidshinder door aard van de verharding, verkeersgebruikers en gedrag, structurele inplanting van attractiepolen) worden de leefbaarheidsproblemen gedetecteerd. Deze methode werd reeds toegelicht voor het Vlaamse Parlement in de loop van het jaar 2000.

Deze behoeftenanalyse resulteert in een meerjarenprogramma van prioritaire projecten. Concreet te realiseren projecten worden op het driejarenprogramma geplaatst. De uitvoering van deze projecten gebeurt in het kader van het mobiliteitsconvenant – met name de module 3. Om de omvang van de taakstelling te schetsen kan gesteld worden dat er een investering van 14 miljard nodig opdat de 60 % dringenste doortochten van Vlaanderen zouden heringericht zijn.

2.4.2 Herinrichten van zwarte punten en zones

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten een groot aantal zwarte punten en zwarte zones systematisch worden weggewerkt. Een meerjarenplan voor de uitvoering van die werken moet worden opgesteld op basis van een objectieve rangschikking en selectie. Dat meerjarenplan zal rekening houden met de beschikbare middelen.

Naar analogie van het strategisch project ‘herinrichting doortochten en stedelijke invalswegen’ wordt ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project eveneens vertrokken van een objectieve behoeftenanalyse. Aan de basis van deze behoeftenanalyse ligt het criteria “aantal verkeersslachtoffers met lichamelijke schade". Ook hier resulteert de behoeftenanalyse in een meerjarenprogramma dat op jaarbasis wordt uitgevoerd. De uitvoering verloopt via het mobiliteitsconvenant, met name module 18.
Vlaanderen telt op moment zo’n 790 gevaarlijke punten en 727 gevaarlijke zones (deels in overlapping met de gevaarlijke punten) die voor herinrichting in aanmerking komen.

2.4.3 Het realiseren van fietspadennetwerken

Er zijn al heel wat fietspaden compleet of gedeeltelijk aangelegd of veiliger gemaakt. Toch moeten er nog heel wat bijkomende fietspaden worden aangelegd in functie van het woon-werk- en woon-schoolverkeer. Belangrijk hierbij is dat al deze fietspaden deel uitmaken van netwerken (door de provincies worden uitgetekend). Ook jaagpaden, oude spoorwegzaten en recreatieve fietsroutes kunnen selectief in die netwerken worden opgenomen. Vooral waar ze een alternatief bieden voor fietsroutes langs drukke of gevaarlijke verkeersaders moeten ze in het fietsbeleid worden ingeschakeld, zeker daar waar milieu en landschap niet worden verstoord.

Ten behoeve van de realisatie van dit strategisch project werd in 1999 met de vijf Vlaamse provincies een overeenkomst gesloten om een ontwerp van provinciaal fietsroutenetwerk uit te werken. Het netwerk heeft een boven-lokale functie en is vooral bedoeld voor de utilitaire fietsverplaatsingen (woon-werk, woon-school, woon-winkel). Als uitgangspunt voor het ontwerp van het fietsroutenetwerk werd de totale verplaatsingsvraag voor de relevante motieven genomen, tenminste voor zover het verplaatsingen onder de 13 km betrof. Deze verplaatsingsvraag werd geschat op basis van de Volkstellingsgegevens van 1991.

Tegen begin 2001 zullen de provincies een gefinaliseerd ontwerp opleveren. In het kader van de behoefteanalyse (Administratie Wegen en Verkeer) zullen binnen dit netwerk de prioritaire schakels bepaald worden. Deze bepaling zal steunen op het geraamde aantal verplaatsingen over de schakels.

In afwachting van dit ontwerp zal verder gewerkt worden op basis van een indicatief meerjarenprogramma. De realisatie van de concrete fietspaden verloopt via de modules 11 en 12 van het mobiliteitsconvenant.

Aanvullend op de werkzaamheden die betrekking hebben op het uittekenen van fietsroutenetwerken is op administratief niveau een werkgroep actief met betrekking tot het opstellen van normen/criteria in verband met de aanleg en het onderhoud van fietspaden. De activiteiten van deze werkgroep vinden hun neerslag in een vademecum fietsvoorzieningen dat eind 2001 aan alle betrokken instanties (bibliotheken, technische diensten van steden en gemeenten, provincies, administraties, …) zal worden bezorgd. Een tweede werkgroep is belast met het inventariseren van de administratieve moeilijkheden die besturen ondervinden bij de aanleg van fietspaden. De fase van de inventarisatie werd reeds beëindigd, de werkgroep beraadt zich nu over mogelijke oplossingen.

Volledigheidshalve dient vermeld te worden dat fietsers en voetgangers ook voordeel halen uit andere strategische projecten, zoals die rond basismobiliteit (zie 2.2.2: “Realiseren van de plannen voor basismobiliteit (openbaar vervoer, fietsers,...)” en 2.7.2: “Verder uitbouwen van het convenantbeleid”.

2.5 Kritische succesfactor 5: Beperken van de emissies van het transportsysteem

Als we er niets aan doen, zal het aandeel van het wegverkeer in de uitstoot van schadelijke stoffen blijven stijgen - zelfs al zijn de voertuigen en brandstoffen de jongste jaren een pak schoner geworden. Die ontwikkeling houdt gezondheidsrisico's in en is slecht voor het milieu. Bovendien hebben we internationale afspraken gemaakt, die ook Vlaanderen verplichten de uitstoot van bepaalde stoffen te verminderen.

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan hier op verschillende manieren toe bijdragen. Door in te grijpen in de hoeveelheid verkeer en ervoor te zorgen dat mensen meer kiezen voor milieuvriendelijkere vervoervormen. Maar ook door ingrepen op het rijgedrag, door ingrepen in de inspectie en het onderhoud van voertuigen.

Het beleid moet ook de snellere vervanging van oude (vuilere) wagens door nieuwe en schonere wagens aanmoedigen en meer algemeen gericht zijn op een conversie van het wagenpark in de richting van schonere voertuigen. Daardoor moet bereikt worden dat het verkeer minder schadelijke stoffen de lucht inblaast.

Volgende strategische projecten dragen bij tot de realisatie van deze kritische succesfactor:

2.5.1 Testen van alternatieve brandstoffen en systemen voor de voertuigen bij de VVM - De Lijn

Om in het openbaar vervoer de huidige generatie dieselbrandstof te vervangen en/of op het vlak van uitlaatkwaliteit te verbeteren dienen proefprojecten te worden opgezet voor het testen van brandstoffen. Hetzelfde geldt voor andere systemen die het gebruik van de voertuigen in het openbaar vervoer milieuvriendelijker maken.

<u>In dit kader werden volgende initiatieven genomen/gepland:</u>

1. De montage en het opvolgen van de resultaten van 15 CRT-roetfilters op de stadsbussen van Leuven;
2. Het afsluiten en de evaluatie van tests met hybride bussen (‘Sagittaire’-afwisselend diesel / elektriciteit) in Brugge en Leuven;
3. Het bepalen van de vereisten inzake brandstofkwaliteit (zwavelgehalte) bij aanbesteding;

4. Het stellen van eisen aan de brandstofkwaliteit bij uitbesteding openbaar vervoerdiensten;
5. Onderzoek naar wenselijkheid voor een nieuwe proef CNG-bussen (projectvoorstel 'Turbine' – Antwerpen)
6. Het testen van de hybride cito-bussen (diesel-elektrische aandrijving)
7. Het opvolgen van de testen van autobussen met waterstof.

2.5.2 Nieuwe voertuigtechnologie versneld invoeren

Het in gebruik nemen van nieuwe, milieuvriendelijker technologie die reeds de testfase heeft doorstaan, moet worden gestimuleerd. Dit geldt voor alle voertuigtypes, zowel in het privé- als in het openbaar vervoer.

De mogelijkheden hiertoe worden verkend via studies opgezet o.a. in het kader van het Mina II-plan, meerbepaald het onderzoek naar het "reductiepotentieel aanvullende maatregelen milieuvriendelijke voertuigen en –brandstoffen". De resultaten van deze studie worden verwacht tegen eind 2000. Op basis van de resultaten van deze studie kunnen interessante denkpistes nader worden onderzocht en overwogen.

2.5.3 Snelheidsregulerende maatregelen nemen

Voertuigen uitrusten met intelligente 'snelheidsadapters' laat toe hun maximumsnelheid automatisch aan te passen aan het geldende snelheidsregime. Met dezelfde techniek kunnen ook de snelheden van voertuigen op autosnelwegen worden geharmoniseerd. Dat is van belang, omdat een rustig en harmonieus rijgedrag de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt. In de eerste plaats zal worden nagegaan of deze maatregelen daadwerkelijk het gewenste effect hebben. Indien ze inderdaad goed scoren, zal in overleg met de federale overheid worden nagegaan hoe deze intelligente snelheidsadapters kunnen worden ingevoerd.

Voor de concrete uitwerking verwijzen wij naar 2.3.2 "Versneld invoeren van nieuwe voertuigtechnologie".

2.5.4 Geluidsbeperkende maatregelen nemen

Geluidsmetingen geven aan dat geluidshinder een groeiend probleem is. Door het nemen van geluidsbeperkende maatregelen in zowel woon- als stiltegebieden kan dat probleem worden aangepakt. Dat kan op verschillende manieren. Het gebruik van geluidsarme wegverharding is zeker het meest aangewezen middel: het pakt de bron van de hinder aan. Geluidswerende muren of natuurlijke elementen als geluidswallen zijn iets minder doelmatig, maar kunnen makkelijker in de omgeving worden ingepast.

De problematiek inzake geluidshinder wordt momenteel als volgt aangepakt:
1. Aan de hand van klachten en geluidsmetingen worden oplossingen voor geluidsoverlast uitgewerkt;
2. Deze concrete oplossingen worden mee genomen in een meerjarenprogramma
3. De concrete uitvoering van de projecten verloopt via de module 5 van het mobiliteitsconvenant.

2.6 Kritische succesfactor 6: Het optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving

De zesde kritische succesfactor uit de beleidsnota houdt een pleidooi in voor een beter evenwicht tussen infrastructuur en de omgeving. Vlaanderen heeft immers een dichte verkeersinfrastructuur. Als al niet alle wegen naar Vlaanderen leiden, dan lopen er zeker veel door. Er zijn bijna even veel klaverbladen als klaverbladen. De verwachte groei in de mobiliteit maakt dat we die infrastructuur zullen nodig hebben én zo goed mogelijk gaan moeten gebruiken.

De plaats en de manier waarop de infrastructuur worden aangelegd, bepalen of mensen dat in de omgeving als storend en onveilig ervaren. Dat geldt zowel voor het stedelijk milieu als voor de open ruimte. Een goed doordachte aanleg van infrastructuur is een noodzakelijke voorwaarde voor een beleid dat gericht is op verkeersleefbaarheid, veiligheid en milieu- en natuurbehoud.

Dat betekent dat de inpassing van infrastructuur verkeersplanologisch goed moet worden onderbouwd. De aanleg ervan moet ook beter in het lokale ruimtelijke beleid worden ingepast. Door een goeie inrichting moeten ook de biodiversiteit en andere bestaande natuurwaarden worden behouden of zelfs verbeterd. Zowel in als buiten de stad moeten zorg voor vormgeving, aankleding, groen,… tot resultaat hebben dat de verkeer- en vervoerinfrastructuur zo weinig mogelijk storen. En dat de duurzaam mobiele burger nog zijn klavertje-vier kan vinden.

Strategische projecten die aan deze kritische succesfactor uitvoering moeten geven zijn:

2.6.1 Inpassen van de openbaar vervoerinfrastructuur in de omgeving door aangepaste investeringen

Door het nemen van infrastructurele en andere maatregelen moet de inpassing van het openbaar vervoer in de omgeving en de veiligheid ervan worden verzekerd.

Specifieke maatregelen zijn:

1. Het verhogen van de veiligheid van de tramnetten aan de kust, in Gent en in Antwerpen door:
   - het verminderen van het aantal doorsteken op eigen bedding
   - de verhoging van de veiligheid van de overblijvende doorsteken dmv:
     - strook linksafslaand verkeer
     - specifieke signalisatie “TRAM”
     - plaatsing driekleurige verkeerslichten
   - de verhoging veiligheid fiets- en voetgangersoversteken (sas-principe)
   - bijkomende opleiding voor het personeel
   - extra communicatie (folders, affichage, borden, …)
2. Het verhogen van de veiligheid van de halteaccommodatie (bescherming, bredere perrons, snelheidsverlaging ter hoogte v/d halte, …).

2.6.2 Versnippering van de ruimte door verkeer- en vervoerinfrastructuur tegengaan

Van bij de start van een project moet worden gezocht naar een zo klein mogelijke versnippering van de ruimte. Bij bestaande infrastructuur moeten maatregelen worden genomen om de versnippering zo veel mogelijk teniet te doen. Het bestaande vademecum 'Natuurtechnische Milieubouw' kan hierbij dienst doen als inspiratiebron.

Om de problematiek van de versnippering ten gevolge van weginfrastructuur aan te pakken worden volgende initiatieven genomen:

1. Ontwerpen van een globaal ontsnipperingsplan voor de Vlaamse Gewestwegen (tegen eind 2001) dat de garantie op een structurele aanpak op lange termijn moet bieden. Aan dit globaal plan kunnen dan concrete uitvoeringsprojecten worden gekoppeld.
2. Aanvullend worden oplossingen uitgewerkt en concrete maatregelen genomen voor prioritaire knelpunten. We verwijzen hiervoor naar de maatregelen voorgesteld in de ontsnipperingsstudies van de E314 en de N25 (Meerdaalwoud) (voorzien tegen 2005) en het bestuderen van de ontsnipperingsmogelijkheden in o.a. de provincie Antwerpen.
3. Continue verbeteringsacties ‘ontsnipperingszorg’ spelen vooral een rol bij (her) aanleg van wegen.
4. Door een onderbouwde adviesverlening bij de planning van nieuwe wegen wordt bijkomende versnippering voorkomen.

Het verminderen en waar mogelijk verhelpen van de versnippering ontstaan door de aanleg van transportassen via de waterweg gebeurt door de bouw van vistrappen, het uitvoeren van een studie naar mogelijke vismigratie doorheen sluizen en stuwen, de aanleg van milieuvriendelijke oevers (herkalibrering), het sluiten van samenwerkingsovereenkomsten met natuurverenigingen voor wat het bermbeheer betreft.

Volgende concrete acties zullen nog deze legislatuur worden opgestart:

- Een studie lopende in Evergem moet duidelijkheid brengen over de vismigratie doorheen sluizen en stuwen. Op basis van deze inzichten zal een meerjarenplan opgesteld worden voor het wegwerken van knelpunten inzake vismigratie;
- Een evaluatie zal worden doorgevoerd van de bestaande projecten met betrekking tot natuurtechnische milieubouw;
- Afbakening van de zones die in aanmerking komen voor beheersoverdracht naar de vzw Natuurreservaten en het opmaken van samenwerkingsovereenkomsten;
- Met betrekking tot de inrichting van terreinen voor begrazing werd reeds één samenwerkingsovereenkomst gesloten. Aan de hand van de evaluatie van dit proefproject zal worden uitgemaakt of dit initiatief moet worden voortgezet, onder welke voorwaarden en wat de mogelijke te voorziene uitgaven of inkomsten zijn.
- het inventariseren van de nadelige gevolgen van onoordeelkundige kalibreringswerken en het opstellen van een meerjarenplan voor het wegwerken ervan (vanaf 2002). Vanaf 2003 kan overgegaan worden tot het uitvoeren van een herstelprogramma met betrekking tot het wegwerken van onoordeelkundige kalibreringswerken.

Vanaf september 2000 tot juli 2002 neemt Vlaanderen het voorzitterschap waar van het Europees overlegforum (IENE) rond ontsnippering. IENE staat voor Infra Eco Network Europe en is een europees netwerk van deskundigen en instellingen die betrokken zijn met habitatfragmentatie veroorzaakt door de ontwikkeling en het gebruik van transportinfrastructuur. Het algemene doel van IENE is het opzetten van een duurzaam Pan-Europees transportnetwerk door het uitwerken van mitigerende maatregelen en planningsprodures om zo de biodiversiteit te vrijwaren alsook het aantal verkeersslachtoffers

(fauna) te reduceren. Het waarnemen laat Vlaanderen toe haar eigen activiteiten inzake het voorkomen van versnippering of habitatfragmentatie te kaderen binnen een Europese context en haar eigen ervaringen op het veld te toetsen aan deze van buitenlandse experts.

Op instrumenteel vlak zal het ARC-Mer instrument op punt worden gesteld. Dit instrument, op basis van zogenaamde multicriteria-analyse en de methodiek van de kwetsbaarheidanalyse, laat toe om nieuw aan te leggen infrastructuur zo goed mogelijk in te passen in de omgeving. Met betrekking tot een veralgemeende toepassing van het ARC-Mer instrument binnen de administratie is een omzetting nodig en voorzien van een Arc Info omgeving naar een Arc View omgeving die veel gebruiksvriendelijker is. Mede in functie van de inzet van dit instrument worden kwetsbaarheidkaarten op niveau Vlaanderen opgemaakt.

2.6.3 Bermbeheersplannen maken voor de hoofdwegen

Door bermbeheer kunnen de ecologische potenties in en rondom bermen de komende jaren zoveel mogelijk tot ontwikkeling komen en worden opgewaardeerd. Tegen eind 2001 zal een bermbeheersplan worden opgesteld voor alle hoofdwegen. Na evaluatie daarvan, kan nadien ook een bermbeheersplan voor de primaire wegen worden opgesteld.

<u>In de periode 2000-2001 zullen daarom:</u>
1. Bermbeheersplannen als toonvoorbeelden worden opgemaakt (1 per provincie);
2. Normen worden opgesteld voor het opruimen van maaisel ;
3. Uitvoeringsmaatregelen worden genomen i.v.m. houtige beplanting (R0);
4. Opvolging en evaluatie eerste toepassing van deze toonvoorbeelden van bermbeheersplannen.
5. Einddoel is het opmaken van beheersplannen voor alle hoofdwegen en het opmaken van een werkwijze voor het systematisch evalueren van het geheel van de bermbeheersplannen.

<u>Voor wat de waterwegen betreft wordt dezelfde aanpak voorgesteld:</u>
1. De selectie van de Dender als pilootwaterweg voor wat het bermbeheer betreft;
2. Op basis van de ervaring met betrekking tot dit het pilootproject zullen bermbeheersplannen voor alle waterwegen worden opgesteld;
3. Een structurele verankering gebeurt door de implementatie van de bermbeheersplannen in de aannemingen voor groenonderhoud.

2.6.4 Strooizouten oordeelkundig gebruiken

Oordeelkundig preventief strooien vergt minder zout dan even oordeelkundig curatief strooien. Om te kunnen beslissen tot preventief strooien, is goede en betrouwbare informatie nodig. Daarom zal verder werk worden gemaakt van een performant informatiesysteem voor weersvoorspellingen, strooibeheer en route-indeling. Binnen de winterdienst kan goede doorstroming van informatie een minimaal zoutverbruik mogelijk maken (zie ook strategisch project nr.2.3.3: “Verbeteren van communicatie met de weggebruikers”).

Ten behoeve van een oordeelkundig gebruik van strooizouten zal:
1. een gladheidsmeetsysteem worden uitgetest (weersvoorspellingen en bijhorend informatiesysteem);
2. zullen pilootprojecten (uitbouwen informatiesysteem in een bijkomende module) worden uitgevoerd;
3. zal een winterdienstbeheersysteem op punt worden gesteld (strooibeheer)+ internet (informatiedoorstroming);

4. in de uitvoering van een pilootproject: GPS-sturing (route-indeling en informatiedoorstroming) worden voorzien;
5. de definitieve invoering van een gladheidmeetsysteem in de winterperiode 2001-2002
6. het herschalen van pilootprojecten bij positieve evaluatie vanaf midden 2002

2.6.5 Organiseren van het multifunctioneel gebruik van de waterlopen

Waterwegen dienen niet alleen om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte,… Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden.
De gewenste combinatie kan na maatschappelijke discussie opgenomen worden in een planningsinstrument, dat als basis zal dienen voor het beleid en beheer van de waterwegen.

Ter voorbereiding worden een aantal stappen gezet zoals:
1. het ontwikkelen van een visiebepaling per hoofdfunctie van de waterweg rekening houdend met het Vlaams Integraal Waterbeleidsplan, Mobiliteitsplan en Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
2. het ontwikkeling van een streefbeeld voor twee pilootvaarwegen namelijk de Leie en Durme;
3. Het opmaken van omgevingsanalyses voor enkele vaarwegen;

2.6.6 Afstemmen van het waterpeilbeheer op de principes van integraal waterbeheer

Het huidige waterpeilbeheer kiest niet langer voor bescherming tegen een bepaalde waterstand, maar voor bescherming tegen schade. Op sommige plaatsen is die schade beperkt. In sommige natuurgebieden kunnen overstromingen zelfs positieve effecten hebben. Elders, zoals in dicht bevolkte gebieden, moeten ze absoluut worden vermeden. Overstromingen moeten in de toekomst dus gecontroleerd gebeuren, op plaatsen waar dat verantwoord is. Zo kan een goede verhouding tussen maatschappelijke meerwaarde en kostprijs worden gerealiseerd.

Met betrekking tot de realisatie van dit project werden reeds een aantal stappen gezet zoals het ontwikkelen van een visie en een actieplan omtrent het veiligheidsniveau tegen overstromingen. Het nieuwe uitgangspunt hierbij is dat de schade ten gevolge van overstromingen wordt geminimaliseerd door terug ruimte te scheppen voor de waterloop. De opdracht van de waterbeheerder wordt nu om de onvermijdbare overstromingen dermate onder controle te brengen dat zij een minimale schade toebrengen.

De veiligheid tegen overstromingen wordt daarbij afhankelijk gesteld van een aantal factoren. Zo moet primair een inzicht verkregen worden in de gevolgen van een potentiële overstroming, zoals het mogelijk aantal slachtoffers, de mate van ontreddering, de directe en indirecte materiële schade en de vele vormen van immateriële schade. Hiertegenover staan de offers en kosten die de maatschappij moet brengen om waterkeringswerken te realiseren, zoals de kosten van aanleg en onderhoud, maar ook het schaden van waardevolle landschappen en de teloorgang van culturele objecten. Een economische en sociaal-maatschappelijke afweging van deze aspecten wordt de basis van nieuwe waterbeheersingsplannen. Naarmate de gevolgen van een overstroming groter zijn moet

bijgevolg de kans van voorkomen van deze overstroming dalen. Anderzijds kan waterbeheersingsinfrastructuur in gebieden waar de gevolgen van een overstroming minder ernstig zijn lichter gedimensioneerd worden.

Nog te zetten stappen zijn:
1. Het ontwikkelen van een visie en een actieplan inzake doelmatig zoetwaterbeheer;
2. De oprichting en organisatie van een hydrologisch informatiecentrum (HIC)
3. Het verwerven van werkinstrumenten voor het gegevensbeheer inzake waterpeilbeheer (HIC)
4. Het verwerven van de essentiële basisgegevens en basiskennis (HIC)
5. Het verwerven dan de numerieke modellen van de deelbekkens (HIC)
6. De uitbouw van een communicatiecentrum en geïntegreerd systeem voor het beheer van de waterwegen (RIS – zie ook 2.2.10: “Invoeren van verkeersbegeleiding voor de binnenvaart”)
7. Het ontwikkelen van on-line voorspellingen van waterstanden en debieten (HIC);
8. De opmaak van waterbeheersplannen per deelbekken
9. De opmaak van plannen tegen verdroging en watertekorten (per deelbekken)
10. De decretale verankering van het integraal waterpeilbheer.

In de meerjarenbegroting zijn de middelen voorzien voor de verdere ontwikkelingen.

2.7 Kritische succesfactor 7: Het maken van bindende afspraken binnen het eigen beleidsveld en overheen de verschillende beleidssectoren

Het mobiliteitsbeleid is niet de zaak van één minister of departement alleen. Reeds in de beleidsnota is uitvoerig gewezen op het feit dat de bevoegdheden inzake mobiliteit zijn verspreid over verschillende bestuursniveaus. Bovendien is het beleid op andere domeinen van grote invloed op de mobiliteit. En op het terrein zelf zijn naast de overheden vanzelfsprekend heel wat bedrijven, instellingen en organisaties actief. Alleen goede samenwerking tussen al die partijen en concrete, klikvaste afspraken maken op het vlak van duurzame mobiliteit tastbare resultaten mogelijk.

Met deze kritische succesfactor zijn volgende strategische projecten verbonden:

2.7.1 Verwezenlijken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het toekomstig Mobiliteitsplan Vlaanderen, met als planhorizon 2010, maakt duidelijk hoe Vlaanderen vorm wil geven aan de mobiliteit. Daarbij wordt uitgegaan van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dat op zijn beurt aangeeft hoe Vlaanderen met zijn eigen ruimte wil omspringen. De afspraken moeten binnen beide beleidsplannen kaderen. Wie wat mag en moet doen, moet eenduidig worden vastgelegd. En uiteraard moeten afspraken worden nageleefd. Alleen zo kan een samenhangend beleid tot stand komen, kunnen projecten in echte resultaten uitmonden en kunnen investeringen hun doel treffen.

Volgend actieplan wordt voorgesteld:

1. Opmaak van het ontwerp mobiliteitsplan ‘Duurzame mobiliteit Vlaanderen’ als een globaal richtkader. Dit plan zal conform de bepalingen uit het regeerakkoord aan het Vlaamse Parlement worden voorgelegd uiterlijk in het voorjaar 2001;
2. Verdere thematische en gebiedsgerichte uitdetaillering van het mobiliteitsplan ‘Duurzame mobiliteit Vlaanderen’. Volgende thematische uitdetailleringen werden reeds opgestart:
   - Totaal plan fiets
   - Recreatief kustverkeer
   - Masterplan Antwerpen

Verdere vervolg stappen zijn:
1. Het verlenen van een juridische basis voor het mobiliteitsplan ‘Duurzame mobiliteit Vlaanderen’;
2. Voeren van gerichte communicatie met betrekking tot het mobiliteitsplan ‘duurzame mobiliteit Vlaanderen’ met het oog op het bereiken van een zo ruim mogelijk maatschappelijk draagvlak;
3. Bijsturing van de locale mobiliteitsplannen opgemaakt in het kader van het convenantbeleid. Hiertoe werd reeds gestart met de voorbereiding van een evaluatiemethodiek (zie 2.7.2: “Verder uitbouwen van het convenantbeleid”)
4. Aanpassen van de operationele en strategische plannen op niveau van de Vlaamse administratie en de VVM-De Lijn

Het doel van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Om het duurzame karakter van dit plan te kunnen garanderen werd aan het Mobiliteitsplan een integrale effectrapportering gekoppeld. Die moet toelaten het plan te toetsen aan zijn effecten op het terrein. Het einddocument met betrekking tot de strategische mer is voorzien tegen medio 2001. In deze periode zal ook het document dat inzage verschaft in de economische effecten beschikbaar zijn.

2.7.2 Verder uitbouwen van het convenantbeleid

De mobiliteitsplanning en het convenantbeleid moeten verder decretaal worden onderbouwd. Het principe van de moederconvenant en de bijaktes moet voortdurend worden geëvalueerd. Dat moet een kwaliteitsvol beleid opleveren, gericht op doelmatigheid en efficiëntie, onder meer in het openbaar vervoer. Op basis van die voortdurende beoordeling moeten de procedures worden aangepast. Het gamma aan bijakten in het convenantbeleid wordt in eerste instantie uitgebreid met bijakten ten bate van fietsers en voetgangers. Die bijakten gaan over het herinrichten van schoolomgevingen en het verder uitbouwen van de fietspadennetwerken, zoals ze door de provincies worden uitgetekend.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dient ook als toetssteen voor het bijsturen van de lokale mobiliteitsplannen, die worden opgesteld in het kader van het convenantbeleid. Nu reeds stelt met vast dat in de gemeentelijke en provinciale mobiliteitsplannen het scenario 'duurzame mobiliteit' niet ver genoeg is uitgewerkt in de richting van ook echt 'duurzame oplossingen'. Bovendien streven de beleidsplannen onvoldoende een goed uitgebouwd scenario 'openbaar vervoer' na.
Uit een eerste en summiere beoordeling van de lokale mobiliteitsplannen blijkt ook dat op het lokale niveau te weinig gebruik wordt gemaakt van inzichten uit het vervoermanagement. Het is nochtans belangrijk dat die invalshoek ook in het kader van de lokale mobiliteitsconvenants wordt gerespecteerd. Daarom is een verkenning nodig van de mogelijkheden van vervoermanagement en de manier waarop het lokaal kan geoperationaliseerd worden.

In het kader van de verdere uitbouw van het convenantbeleid zijn volgende stappen voorzien:

1. Het opstellen van een methodiek voor de evaluatie van het convenantenbeleid en de toepassing ervan (2001). Op basis van het evaluatieverslag zullen voorstellen uitgewerkt worden aan de Vlaamse regering tot optimalisatie van het convenantenbeleid.
2. De implementatie van nieuwe modules ten voordele van de zwakke weggebruiker nl. fietspaden en schoolomgevingen (via o.a. sensibiliseren van de gemeenten, uitwerken van aanbevelingen, …) is lopende sinds mei 2000.
3. Het opstellen van een methodiek voor de evaluatie van de locale mobiliteitsplannen en de toepassing ervan is lopende. De finalisatie ervan is voorzien tegen begin 2001. Op basis van het evaluatieverslag zullen voorstellen uitgewerkt worden aan de Vlaamse regering tot bijsturing.
4. Opstellen van een methodiek voor zowel het opmaken van start- en projectnota's als voor de audit ervan.
5. Opstellen van een methodiek voor zowel het opmaken van start- en projectnota's Openbaar Vervoer als voor de audit ervan.

2.7.3 Toezien op de naleving van het convenantbeleid

De verantwoordelijkheid van elke partner van het mobiliteitsconvenant, om te komen tot een hogere projectdoelmatigheid, wordt vastgelegd in bindende afspraken. Er moet op worden toegezien dat die afspraken werkelijk worden nageleefd en dat het aanbod aan verplaatsingsmogelijkheden ook echt wordt benut.

De bekommernis voor de naleving van de afspraken die worden opgemaakt in het kader van de mobiliteitsconvenant maken mee het onderwerp uit van de evaluatiefase (zie 2.7.2: "Verder uitbouwen van het convenantenbeleid").

2.7.4 Bindende afspraken maken met de federale overheid

Met de federale overheid moeten afspraken worden gemaakt over volgende aspecten van het mobiliteitsbeleid:

- Het integreren van de theoretische rijbewijsopleiding in het secundair onderwijs
- De gewenste taakstellingen inzake vervoer van personen en goederen per spoor
- Het verkeershandhavingsbeleid
- Bijstellingen aan de verkeerswetgeving
- Het fiscaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer.

Deze thema's werden reeds aan de federale overheid overgemaakt tijdens de voorbesprekingen omtrent het "witboek mobiliteit".
Concrete initiatieven zullen genomen worden op basis van het mobiliteitsplan Vlaanderen.

2.7.5 Bindende afspraken maken met de bedrijfswereld

Met werkgevers- en werknemersorganisaties moeten afspraken worden gemaakt, die moeten toelaten het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer in te perken en te heroriënteren. Ook onder meer inzake het stimuleren van intermodaal vervoer en de manier waarop arbeid in de tijd is georganiseerd moet aan afspraken worden gewerkt.

Op dit ogenblik is het overleg opgestart met de SERV omtrent een aantal pistes om de bedrijfswereld actief te betrekken bij de heroriëntatie van het woon-werkverkeer.

2.7.6 Bindende afspraken maken met de andere gewesten

Met de andere gewesten moeten afspraken worden gemaakt over:
- het uitbouwen van het gewestelijk expresnet in en rond Brussel (zie ook strategisch project nr. 2.3 “Uitbouw van het openbaar vervoer”)
- het invoeren van een uniform tariefsysteem in en rond Brussel –

dit in samenspraak met de N.M.B.S., de T.E.C., de M.I.V.B. en de V.V.M. – De Lijn.

Daarnaast is overeengekomen met het Waalse gewest, dat de vervoerbewijzen van de Lijn en TEC voor 65+ers in beide gewesten gebruikt kunnen worden.

2.8 Kritische succesfactor 8: Het creëren van een maatschappelijk draagvlak

In de beleidsnota werd eveneens aandacht gevraagd voor het bekomen van een maatschappelijk draagvlak. Beleid kan alleen maar succes hebben als er in de samenleving een draagvlak voor bestaat, als liefst iedereen meewil. Beleid voeren is geen zaak van eenzame fietsers. Scoren op het vlak van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieuhinder is alleen mogelijk als de burgers en de bedrijven bereid zijn om hun mobiliteitsgedrag aan te passen.

Die aanpassing moet op nogal wat terreinen tegelijk gebeuren: waar ga ik wonen, waar vestig ik mijn bedrijf, wanneer wil ik de deur uit, zou ik de auto wel nemen, moet ik per se zo 'sportief' rijden, zou ik niet beter even rusten in plaats van doorrijden, heb ik mijn vrachtwagen niet te vol geladen,… ? Allemaal schijnbaar simpele vragen, maar waarop het antwoord van doorslaggevend belang is voor het realiseren van duurzame mobiliteit.

Daarom zijn gerichte communicatie naar de bevolking en alle betrokken doelgroepen en een goed gestructureerde inspraak noodzakelijk. Mobiliteitsbeleid gedijt het best bij wederzijdse verstandhouding. Toch kunnen 'zachte' maatregelen wellicht niet alle problemen oplossen en zal de overheid ook haar toevlucht moeten nemen tot hardere, ontradende maatregelen. Maar ook dan is het van uitermate groot belang dat het waarom van die maatregelen wordt uitgelegd en goed overkomt.

Al die redenen onderstrepen het belang van drie <u>strategische projecten</u>:

2.8.1 De Mobiliteitsraad Vlaanderen oprichten

En Mobiliteitsraad Vlaanderen moet worden opgericht. Die mobiliteitsraad moet het draagvlak voor een duurzaam mobiliteitsbeleid versterken en - geconfronteerd met de te eenzijdige socio-economische benadering - een trendbreuk bewerkstelligen.

Het voorstel tot oprichting van de Mobiliteitsraad Vlaanderen maakt het voorwerp uit van het ontwerp van decreet met betrekking tot de organisatie van het personenvervoer over de weg (zie project 2.2).

2.8.2 Organiseren van kwaliteitsvolle externe communicatie in functie van een mentaliteitswijziging

Een mentaliteitswijziging in de richting van duurzame mobiliteit kan er alleen komen door een evenwichtig opgebouwde communicatie, die zich bedient van moderne communicatiemiddelen. Er moeten doelgerichte informatie-, promotie- en imagocampagnes worden georganiseerd.

De concrete uitwerking dient te gebeuren in het licht van het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. De wijze waarop deze communicatie het best wordt georganiseerd maakt het voorwerp uit van een onderzoek gevoerd in het kader van de strategische mer. Het optimale streefdoel hierbij is een ruime participatie vanuit de verschillende maatschappelijke organisaties en van het ruime publiek. Om deze betrokkenheid met de burger mogelijk te maken is een discussieplatform nodig waar aan informatie uitwisseling kan gedaan worden. Hiervoor verwijzen wij naar de derde pijler van het strategisch project nr. 8.3 (zie 2.8.3: “Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem”.

2.8.3 Ontwikkelen van een op de gebruiker gericht informatiesysteem

Door het aanbieden van informatie over alternatieve verplaatsingen, zoals over deur-tot-deur-verplaatsingen met het openbaar vervoer, combinatie van verplaatsingen met de auto en het openbaar vervoer,… kan het gedrag van de burger worden bijgestuurd. Een informatiesysteem dat daarop gericht is, moet ontwikkeld worden. Het moet ook doorzichtig informatie bieden over het door de overheid gevoerde beleid en een interactief discussieplatform bieden.

Deze website “Mobiel Vlaanderen” , is in ontwikkeling en zal in het voorjaar 2001 operationeel zijn. Deze website bestaat uit drie belangrijke pijlers zijnde reizigersinformatie, beleidsinformatie en een discussieforum.

Voor wat het luik “reizigersinformatie” betreft, is de interactieve routeplanner “Openbaar Vervoer” (aanbod van De Lijn en de N.M.B.S.) bij de VVM-DE Lijn in ontwikkeling. Deze zal toelaten om in het voorjaar 2001 deur tot deur (pad “te voet” inbegrepen) verplaatsingen aan te bieden. Wat de verdere ontwikkeling betreft is een integratie voorzien met de wegenrouteplanner die rekening houdt met de actuele verkeerstoestand (zie 2.3.1: “Realiseren van verkeersbeheer met behulp van telematica”) en een integratie op Europees niveau in het kader van een lopend project “Trident” waarin het Vlaamse Gewest en de VVM-De Lijn partner zijn.

Voor wat het luik “beleidsinformatie” betreft zullen vanaf het voorjaar 2001 continue beleidsdocumenten, onderzoeksrapporten en mobiliteitseffectenrapporten ter beschikking zijn voor de gebruikers van dit systeem.

Het “discussieforum”, als derde luik van de website, zal continu gevoed worden met items (in functie van actule beleidsthema’s) voor discussie en inspraak.

2.9 Kritische succesfactor 9: Het doelmatig aanwenden van de middelen binnen elke modus en tussen de verschillende modi

Koken kost geld, een goed mobiliteitsbeleid voeren ook. In vergelijking tot de omvang van de problematiek en de veelheid aan doelstellingen - bereikbaarheid, voldoende verplaatsingsmogelijkheden, leefbaarheid, veiligheid, milieu- en natuurbehoud - zijn de beschikbare middelen zelfs behoorlijk beperkt. Voor witte olifanten is daarom op Vlaamse wegen geen plaats.

In de beleidsnota werd daarom gesteld dat de overheid eenduidig moet kiezen waarvoor ze haar geld wil inzetten. Prioriteiten moeten worden vastgesteld en verantwoord. Uitgaven moeten met een zo hoog mogelijk rendement gebeuren, kosten moeten doorzichtig worden aangegeven. Daarom moet worden afgestapt van historisch gegroeide verdeelsystemen waarbij budgetten nodeloos versnipperd worden.

Voor elk van de verschillende vervoerwijzen is een selectief investeringsbeleid nodig, voor elk ervan moet het geld op basis van objectieve criteria worden besteed. Tenslotte moet het effect van de bestedingen worden geëvalueerd.

Volgende strategische projecten geven uitvoering aan deze kritische succesfactor:

2.9.1 Verfijnen en verder uitbouwen van de behoeftenanalyse voor weginfrastructuur

Prioriteiten moeten aangeven hoe de beperkte middelen het best worden gebruikt. De reeds beschikbare behoeftenanalyse moet worden verfijnd en uitgebreid. Zo moet een methode worden ontwikkeld, waarmee prioriteiten kunnen worden aangeduid voor de realisatie van de ontbrekende schakels in de weginfrastructuur. Ook het aanduiden van prioriteiten voor de aanleg van fietspaden moet worden verfijnd.

Volgende stappen worden in dit kader gezet:
1. Verdere verfijning van de bestaande techniek voor behoefteanalyse
2. Uitwerken en implementeren van nieuwe domeinen waarvoor de nood bestaat voor objectieve prioritisering (vb.: Veilige schoolomgevingen, doorstroming openbaar vervoer…);
3. Implementeren van de resultaten van de behoefteanalyse voor de opmaak van het investeringsprogramma.

2.9.2 Uitbouwen van een intern beheersinformatiesysteem bij de VVM - De Lijn

Bij de VVM - De Lijn moet een transparant systeem van beheersinformatie worden opgezet volgens de moderne eisen die aan zo'n systeem worden gesteld. Het moet rekening houden met de diverse activiteiten en functies van de VVM - De Lijn en de diverse plaatsen waar en processen waarlangs ze worden verwezenlijkt.

In overleg met de verschillende belanghebbenden zal daarom in het najaar gestart worden met het definiëren van de gewenste beheersinformatie en rapporteringen.

2.9.3 Op punt stellen van behoeftenanalyse voor investeringen bij de VVM - De Lijn

Om ook bij investeringswerken bij de VVM - De Lijn het geld zo goed moegelijk te gebruiken, moet een methode van behoeftenanalyse op punt worden gesteld. Dat moet gebeuren naar analogie met de behoeftenanalyse voor de weginfrastructuur.

Volgens projectstappen zijn binnen deze legislatuur voorzien:
1. Analyse van de bestaande behoefteanalyse technieken
2. Onderzoek toepasbaarheid in het investeringsbeleid van De Lijn
3. Opstellen van een voorstel van methodiek
4. Definitief ontwerp op basis waarvan een meerjarenbegroting kan opgesteld worden.

2.9.4 Uitbouwen van meer integrale effectrapportering en maatschappelijke afweging

Beleidsbeslissingen met vergaande budgettaire gevolgen moeten aan een zo ruim mogelijke afweging worden onderworpen. Deze afweging overstijgt de klassieke milieu-effectrapportering of de kosten-batenanalyse. Ze neigt eerder naar een globale of maatschappelijke impactanalyse. Alle onderdelen van de verplaatsingsketen worden hierbij betrokken. De afweging gebeurt voor de verschillende modi.

Een meer integrale effectrapportering wordt momenteel toegepast binnen de “Maatschappelijke Impactstudie voor de ontsluiting van de kusthavens” en op het mobiliteitsplan Vlaanderen via de “strategische mer” (beleidsmer). De meerwaarde voor het beleid van beide effectrapporteringen dient vervolgens geëvalueerd te worden alvorens te komen tot een veralgemeende aanwending van dit instrument.

2.10 Kritische succesfactor 10: Voldoende middelen en sturende instrumenten om het beleid te realiseren

De laatste kritische succesfactor die in de beleidsnota werd aangehaald heeft betrekking op “middelen” en “instrumenten”. Mobiliteitsbeleid is helaas geen zeilboot, die van wind alleen vooruitgaat. Het gaat trouwens niet alleen om geld, maar ook om mensen en werkinstrumenten.

Zoals eerder al vermeld, zijn in het verleden zijn investeringen in infrastructuur en vooral in alternatieve vervoermiddelen al te vaak uitgebleven. Daarom boksen we nu op tegen een ernstige achterstand. Die achterstand wegwerken zou in gelijkblijvende omstandigheden al een hele klus zijn. Met de verwachte mobiliteitsgroei vergt dat - willen we vermijden dat de zaak verder uit de hand loopt - zeker omvangrijke investeringen. Daarom moeten extra financiële middelen worden vrijgemaakt. Ook alternatieve financieringssystemen moeten, waar aangewezen, extra ruimte kunnen bieden.

Ook in mensen, die het mobiliteitsbeleid moeten waarmaken, moet worden geïnvesteerd. De personeelskaders moeten aan de ambitieuze taakstelling worden aangepast. Een gerichte opleiding moet het personeel voor zijn taken wapenen. Het personeel moet bovendien over de goeie werkinstrumenten kunnen beschikken. Een goed gestuurd beleid veronderstelt degelijke instrumenten voor analyse, handhaving en bijstelling.

Ten aanzien van deze kritische succesfactor werden vijf strategische projecten geformuleerd:

2.10.1 Onderzoeken van de mogelijkheden tot publiek - private samenwerking

De overheid heeft niet genoeg geld om op haar eentje belangrijke werken en onderhoudsactiviteiten te kunnen uitvoeren. Daarom moet gestreefd worden naar vormen van publiek - private samenwerking. Die moeten op een gepaste manier worden voorbereid en georganiseerd. De vorm van die samenwerking moet in functie staan van de aard van het project of van de dienst die men wil uitbesteden.

In dit kader werden diverse studies uitgevoerd waarvan sommige betrekking hebben op de inventarisatie van mogelijke projecten die in aanmerking komen voor PPS maar ook deze die tot doel hebben het juridisch financiële kader te schetsen. Ook werden de structuren uitgewerkt om PPS te implementeren. In dit kader verwijzen wij naar de VPM die tot doel heeft het realiseren van projecten inzake publiek-private samenwerking voor alle bevoegdheidsdomeinen door middel van gespecialiseerde dochterondernemingen. Zo kan ondermeer een vennootschap (Maatschappij voor Mobiliteit en Infrastructuur Antwerpen: MIA) worden opgericht met als taak een oplossing te bieden voor de Antwerpse mobiliteitsproblemen zoals voorzien in de resultaten van de Staten-Generaal onder voorzitterschap van de Antwerpse Gouverneur.

2.10.2 Ontwikkelen van een intern informatiesysteem

Er moet een intern informatiesysteem komen dat de administraties en de VOI's steun biedt bij hun beleidsvoorbereidende en -uitvoerende taken. Voortdurend moeten gegevens worden verzameld over, onder meer, de mobiliteitsvraag en het verplaatsingsgedrag. Die gegevens moeten zo doorzichtig mogelijke via databanken ter beschikking worden gesteld. Hierbij is samenwerking tussen alle betrokken instanties nodig.

Gedurende de afgelopen jaren werd het MobiliteitsGIS ontwikkeld. Het MobiliteitsGIS is een Geografisch Informatie Systeem dat toelaat om gegevens over de gewestwegen te visualiseren, te karteren en te analyseren (staat van de weg, letselongevallen, infrastructuur, verkeersintensiteit). In het afgelopen jaar is vooral aandacht besteed aan instrumenten voor de onderhoud van het MobiliteitsGIS, en aan het ontwikkelen van een gebruiksvriendelijke software voor het aanmaken van thematische kaarten i.v.m. de gewestwegen. In de volgende jaren zal aandacht voornamelijk gaan naar drie zaken. Ten eerste, het integreren van een impactmodule voor geluid (raming geluidsniveau’s en geluidshinder ten gevolge van verkeer op gewestwegen). Ten tweede, het naadloos integreren van het MobiliteitsGIS en meer beschrijvende databanken. Ten derde, het uitbreiden van het MobiliteitsGIS naar andere modi, met name naar het O.V. (trein en aanbod van De Lijn), en de waterwegen.

2.10.3 Ontwikkelen van een mobiliteitsmonitoringsysteem

Een monitoringsysteem inzake mobiliteit moet worden opgebouwd. De indicatoren, opgesomd in het Strategisch Plan 'Mobiliteit en Openbare Werken' moeten worden geoperationaliseerd, over hun verloop moet worden gerapporteerd.

Om tot een mobiliteitsmonitoringssysteem te komen werd gestart met het definiëren van de indicatorset in functie van de beleidseffecten opgesomd in het strategisch plan “Mobiliteit en Openbare Werken” - niveau strategische doelstellingen. Een nul meting zal worden uitgevoerd. Gelijktijdig wordt onderzocht in hoeverre prognose mogelijk zijn op niveau van deze indicator en dit voor de verschillende mobiliteitscenario’s (trendbeleid/duurzaam scenario) ontwikkeld in het kader van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Medio 2001 zal een rapport hierover beschikbaar zijn. Op een analoge manier wordt invulling gegeven aan de set van indicatoren op niveau van de kritische succesfactoren en de toetsing van de consistentie met de indicatorset op niveau van de strategische doelstellingen.

Eens de indicatoren zijn vastgesteld kan overgegaan worden tot de aanmaak van een datasysteem (algemene structuur en ontwerp fysische databank) voor de berekening ervan. Parallel hiermee worden de databehoeften in kaart gebracht. Deze stappen laatste stappen hangen nauw samen met het strategisch project nr. 10.2 “ontwikkeling van een intern informatiesysteem” (zie 2.10.2).

2.10.4 Het personeelskader aanpassen aan de taakstellingen

Als taakstellingen verschuiven en behoeften wijzigen, moet het personeelskader daaraan soepel kunnen worden aangepast. Daarom moet de interne mobiliteit van het ambtenarenkorps vergroten. Nieuwe aanwervingen waarmee aan behoeften aan specifieke deskundigheid wordt voldaan, moeten tot de mogelijkheden behoren.

Een eerste probleem inzake personeel stelt zich ten aanzien van de uitvoering van het strategisch project nr. 2.9 “Structureel onderhoud waterwegen ” (zie 2.9.2) waar dringend nood aan bijkomend personeel voor het uitvoeren van de inspecties en voor het opmaken van de bestekken. Er zijn bijkomend 4 A1 (ir of ing) en 16 inspecteurs (C - technicus) nodig om de inspectie op het terrein van alle infrastructuur en daaruit volgend de opmaak van inspectieverslagen en bestekken te kunnen uitvoeren.

Een tweede probleem dat reeds eerder werd gesignaleerd hield verband met het strategisch project nr. 2.11 “Invoeren van minimale dienstverlening op centrale assen in het waterwegennetwerk” (zie 2.2.11). Een van de voorwaarden om dit project tot een goed einde te brengen is het beschikken over voldoende personeel.

2.10.5 Opleiding en vorming

Er is in Vlaanderen dringend behoefte aan een dagopleiding Verkeer en Vervoer zowel op hogeschoolniveau als universitair niveau. Op universitair niveau start in januari 2000 een postacademische opleiding verkeerskunde. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde stelt een budget ter beschikking voor het uitschrijven van een curriculum op hogeschoolniveau. Vanaf 2002 is het dan mogelijk, na opheffing van het moratorium in kader van decreet X en na goedkeuring door Onderwijs, om te starten met een meerjarige dagopleiding in het hoger onderwijs buiten de universiteit.

2.10.5.a dagopleiding op hogeschoolniveau

1. Het uitschrijven van een curriculum waarin de inhoudelijke structuur van de nieuwe opleiding wordt bepaald evenals de pedagogische basisconcepten (probleem-gestuurd en studentgericht karakter van het hoger onderwijs). Dit curriculum dient van meet af geïntegreerd te zijn in Europees verband (Bologna-verklaring). Deze verklaring houdt de afspraak in om het onderscheid tussen hogescholen en universiteiten te verminderen. Zowel de hogescholen als de universiteiten evolueren volgens de Bolognaverklaring naar twee cycli van respectievelijk drie en twee jaar.
2. Vervolgens dienen de basisdisciplines te worden uitgediept. Voorziene termijn hiervoor is 2001. Deze uitdieping houdt in dat de vakinhouden zullen worden gedefinieerd en gedetailleerd, opdrachten/projecten worden voorbereid, de nieuwe en bestaande opleidingsonderdelen worden geïntegreerd in bestaande departementen, het modulair opbouwen van de pakketen wordt vastgelegd en opties, keuze modules en stages worden voorbereid. Ook het zoeken van geschikte (gast)-docenten behoort tot deze fase.
3. De promotie voor de dagschool verkeerskunde is voorzien voor de periode 2001-2002. Verwacht wordt dat met de organisatie van de opleiding (eerste jaar) kan gestart worden in 2002. Gelijktijdig worden de andere jaren uitgebouwd. In zijn opstartfase wordt het project herhaaldelijk geëvalueerd en wordt het curriculum waar nodig bijgestuurd.

2.10.5.b dagopleiding op universitair niveau

De bestaande postacademische opleiding moet ten laatste vanaf 2003, conform de inhoudelijke en organisatorische vereisten van een reguliere universitaire opleiding, worden georganiseerd.

Volgende deelacties dienen te worden uitgevoerd:

1. Definiëren van de gewenste inhoud en organisatie van de opleiding. Dit gebeurt op basis van een evaluatie en bijsturing van de bestaande opleiding en na analyse van de bestaande opleidingen, modules en individuele cursussen binnen de verschillende universiteiten;
2. Doorlichting financiële leefbaarheid van de opleiding binnen de universitaire structuren en onderhandelingen met potentiële structurele financierders;
3. Proefsgewijze opstart universitaire dagopleiding verkeerskunde & evaluatie;
4. Verzorging (interactieve) communicatiemiddelen in functie van de universitaire dagopleiding verkeerskunde.

2.10.5.c Verkeers- en mobiliteitsinformatie in het basis- en secundair onderwijs

Verkeers- en mobiliteitseducatie is zonder twijfel een belangrijke taak. Wie vandaag de jongeren sensibiliseert voor een verantwoorde vervoerskeuze en een correct verkeersgedrag, legt de basis voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling.

<u>Vanaf 2001 worden volgende initiatieven gepland:</u>

1. Oprichten van een informatie- en steunpunt waar men terecht kan voor alle informatie, documentatie betreffende verkeers- en mobiliteiteducatie.
2. Het ontwikkelen van een website waar alle geïnteresseerden alle recente en actuele informatie kunnen raadplegen over verkeers- en mobiliteitseducatie
3. Project verkeersvriendelijke school. Een sensibiliserende en evaluerende actie waarbij aan scholen die ernstige inspanningen doen op het vlak van verkeersveiligheid, verkeers- en mobiliteitseducatie een kwaliteitslabel wordt toegekend.

In de periode 2000-2004 worden eveneens afzonderlijke pakketten opgesteld voor kleuteronderwijs, lager onderwijs en secundair onderwijs:

Kleuteronderwijs
Op basis van de reeds ontwikkelde didactiek wordt een concrete wegwijzer voor de leraren uitgeschreven, gesteund op de principes 'van de klas de straat op' en 'van de auto gewoon te voet'. Daartoe worden verschillende pakketten, projecten en didactische middelen ontwikkeld.

Lager onderwijs
Op basis van de reeds ontwikkelde didactiek worden de aangepaste leermiddelen ontworpen, gesteund op de principes 'van de klas de straat op' en 'van de auto gewoon te voet, op de fiets of met de bus'.
Wellicht zullen nog andere middelen nodig zijn om te kunnen inspelen op de nieuwe vraag en de maatschappelijke evolutie m.a.w. de opsomming is niet limitatief.

Secundair onderwijs
Het uitschrijven en uittesten van de krachtlijnen voor verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs op basis van de goedgekeurde eindtermen. Integratie van verkeers- en mobiliteitseducatie in het schoolwerkplan.
Wellicht zullen ook hier nog andere middelen nodig zijn.

Voor alle onderwijsniveau's
Het ontwikkelen van allerhande informatieve middelen en sensibiliserende acties.

Bijlage 1. Overzicht van resoluties en moties die door het Parlement zijn aangenomen

Met redenen omklede moties

1999

nihil

1999-2000

Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe, Jan Loones, Johan Malcorps, Jul Van Aperen en Robert Voorhamme tot besluit van de op 23 december 1999 door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de exploitatie van spoorverbindingen door De Lijn (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 132/2): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g132-2.pdf

Tot vandaag heeft de federale overheid noch de NMBS duidelijkheid gecreëerd over het nieuwe investeringsplan. In het kader van het overleg rond het GEN is er van Vlaamse zijde meermaals de vraag gesteld rond de objectivering van de spoorinvesteringen als beoordelingscriterium. Dit element komt opnieuw aan bod zodra de besprekingen van het investeringsplan worden aangevat. Los daarvan vragen we bij de aangekondigde hervorming van de wet op de overheidsbedrijven een vertegenwoordiging in de Raad van Bestuur van de NMBS. Aangezien de federale minister vijf bestuurders uit de Raad van Bestuur wil weren, is er ruimte voor twee Vlaamse vertegenwoordigers in dit beheersorgaan. De mogelijkheid om regionale beheersovereenkomsten voor vervoersprestaties af te sluiten met de spoorwegmaatschappij worden verder onderzocht.

Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 1999-2004. Met redenen omklede motie van de heren Jul Van Aperen, Bruno Tobback, Johan Malcorps en Jan Loones. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 164/5): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g164-5.pdf

In de begrotingen 2000 en 2001 werden aanzienlijke inspanningen gedaan om te komen tot een substantiële toename van het aantal reizigers in het stads- en streekvervoer en voor een verbetering van de verkeersveiligheid. De bijkomende exploitatie, in het kader van basismobiliteit, wordt marktconform, op basis van objectieve parameters, uitbesteed. In het kader van de algehele heroverweging van de basisallocaties, is een werkgroep opgestart die gelijktijdig een grotere financiële transparantie inzake de km-kostprijs van het gemeenschappelijk vervoer uitwerkt.
Voor de onderdelen PPP en Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt respectievelijk verwezen naar de punten 2.10.1 en 2.7.1 van de beleidsbrief

---

Met redenen omklede motie van mevrouw Isabel Vertriest en de heren André Denys, Jacky Maes en Jan Loones tot besluit van de op 25 januari 2000 1° door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing ; 2° door de heren Didier Ramoudt en André Denys in commissie gehouden interpellaties tot de heer Steve Stevaert, minister vice-

president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, respectievelijk over de overstromingsproblematiek in het IJzerbekken en over de noodzaak van dringende herstellingswerken aan de Leieoevers ; 3° door mevrouw Isabel Vertriest in commissie gehouden interpellatie tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 178/2) http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g178-2.pdf

Met redenen omklede motie van de heren Carl Decaluwe, Ludwig Caluwé en Bart De Smet tot besluit van de op 25 januari 2000 1° door de heer Carl Decaluwe in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing; 2° door de heren Didier Ramoudt en André Denys in commissie gehouden interpellaties tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, respectievelijk over de overstromingsproblematiek in het IJzerbekken en over de noodzaak van dringende herstellingswerken aan de Leieoevers; 3° door mevrouw Isabel Vertriest in commissie gehouden interpellatie tot de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden, tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, tot de heer Dirk Van Mechelen, Vlaams minister van Economie, Ruimtelijke Ordening en Media, en tot mevrouw Vera Dua, Vlaams minister van Leefmilieu en Landbouw, over de overstromingsproblematiek en de waterbeheersing. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 179/2): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g179-2.pdf

Het Integraal Wateroverleg Comité (VIWC) werd in mei 1996 opgericht om het integraal waterbeheer in Vlaanderen beleidsmatig vorm te geven, te begeleiden en de realisatie ervan op te volgen. Binnen het VIWC werden inmiddels initiatieven ontwikkeld om te komen tot een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de verschillende betrokken beleidssectoren betrokken zijn. Concreet werden de bekkencomités in alle bekkens geactiveerd. Zowel in het VIWC als in de bekkencomités zijn alle bevoegde instanties, zoals polders en wateringen, lokale overheden en gewestelijke administraties van bij de beleidsvoorbereiding betrokken.

In de verschillende bekkens werden ontwerpplannen uitgetekend die gebaseerd zijn op het creëren van ruimte voor de rivier, eventueel gecombineerd met de constructie van ecologische oevers met landinwaartse grondinname (IJzer, Demer, enz…). Uiteraard moeten deze plannen aan de doelstellingen in de verschillende beleidsdomeinen worden getoetst en moet hiervoor het maatschappelijk draagvlak gecreëerd worden.

Op ambtelijk niveau is er in het kader van het Interreg-2b programma intens overleg met Frankrijk over de waterbeheersingsproblematiek en gemeenschappelijke meetprogramma's. Inmiddels wordt er, in samenwerking met Nederland, zeer intensief gewerkt aan een Lange Termijnvisie voor het Schelde-estuarium, waarvan het eindrapport tegen 31-12-2000 moet worden gefinaliseerd. Deze lange termijnvisie is gebaseerd op drie pijlers: "Veiligheid, Toegankelijkheid en Natuurlijkheid", waarbij ruimte voor de rivier één van de belangrijkste uitgangspunten is.

Bovendien buigt sinds 1996 de internationale “Werkgroep Hoogwater Maas” (Vlaanderen, Wallonië, Nederland en Frankrijk) zich over de overstromingsproblematiek van de Maas, wat in 1998 geleid heeft tot de goedkeuring van het gemeenschappelijk Maasactieplan.

De middelen voor het onderhoud van de waterwegen werden sinds 1998 verhoogd van 639,3 Mio BEF tot 1165,5 Mio BEF in 2000. Voor de begroting 2001 werd een bedrag van 1528.9 Mio BEF voorgesteld. Deze aanzienlijke kredietstijging zal in de eerste plaats aangewend worden om een aantal structurele problemen inzake de achterstand van de baggerwerken in de binnenwateren op te lossen. Hierbij wordt beoogd de beperkingen op de vaardiepte op korte termijn op te heffen en de waterafvoer aanzienlijk te verbeteren.

Tot slot is een ontwerp decreet op het integraal waterbeheer in voorbereiding. Dit decreet zal rekening houden met de nieuwe Kaderrichtlijn Water, die naar verwachting, eerstdaags zal verschijnen.

Met redenen omklede motie van de heren Eloi Glorieux, Stefaan Platteau, Leo Peeters en Etienne Van Vaerenbergh tot besluit van de op 16 maart 2000 door de heer Joris Van Hauthem in commissie gehouden interpellatie tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de plannen voor de aanleg van een ring rond Asse. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 249/2): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g249-2.pdf

De bevolking werd geraadpleegd in het kader van de voor het project noodzakelijke gewestplanwijziging, die zoveel mogelijk de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft gevolgd.
Ondertussen werd de doorstroming richting Brussel fors verbeterd door de aanleg van een vrije busbaan.

Met redenen omklede motie van de heren Jos Bex, Francis Vermeiren, Robert Voorhamme en Eloi Glorieux tot besluit van de op 29 juni 2000 door de heren Jos Bex en Eric Van Rompuy in commissie gehouden interpellaties tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, respectievelijk over de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en over de stand van zaken in de uitvoering van het Zaventem-akkoord. Tekst aangenomen door de plenaire vergadering (Parl. St. ,VL. P.,1999-2000, nr. 380/2): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g380-2.pdf

De Vlaamse regering heeft op 25 juli beslist in uitvoering van de overeenkomst van de Interministeriële Conferentie van 30 maart 1999 en de federale beslissing rond Zaventem van 11 februari 2000, om Zaventem prioritair te ontsluiten met het openbaar vervoer. De resultaten van de verkeersstructuurschets Zone Zaventem geven daarbij een aantal krachtlijnen aan voor een betere spoor- en busontsluiting. De resultaten van deze studie kunnen inderdaad worden aangevuld door de studie die in opdracht van Vlaams Brabant wordt gemaakt, zo blijkt dat die studie de problematiek in een nog ruimer kader weet te plaatsen.

Voorstellen van resolutie

1999

Voorstel van resolutie van de heer Carl Decaluwe c.s. betreffende de aanplanting van hagen en bomen langs wegen en waterwegen (Parl. St. ,VL. P., 1999, nr. 54/4): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999/g54-4.pdf

De punten van de resolutie werden zoveel mogelijk gerealiseerd in de lopende projecten.

1999-2000

Voorstel van resolutie van de heren Carl Decaluwe, Bart De Smet, Ludwig Caluwé en Jos De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche en mevrouw Wivina Demeester-De Meyer betreffende het organiseren van autoloze zondagen (Parl. St. ,VL. P., 1999-2000, nr. 238/4): http://data.vlaamsparlement.be:88/doc/stukken/1999-2000/g238-4.pdf

Het Vlaamse gewest heeft wat het stimuleren van autoluwe initiatieven betreft, reeds in 1999 bij de planning van de Week van Vervoering, de federale minister van Mobiliteit gevraagd deel te nemen aan deze Week. Er zijn een aantal initiatieven ontplooid binnen de reeds lopende projecten 'Open Straatdagen', waarbij bepaalde omgevingen verkeersarm worden gemaakt en waar de lokale deelnemers specifieke activiteiten organiseren. Verder hebben Gent en Houthalen-Helchteren actief geparticipeerd aan het Car Free City project van de Europese unie. Voor het volgende jaar worden opnieuw alternatieve verplaatsingswijzen gepromoot tijdens de Week van Vervoering.

Bijlage 2. Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar

PROGRAMMA 63.10
WEGEN

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Kredietvoorstel in Mio BEF
NGK	248,7	100,0	262,5	100,0	463,6	438,2
GVK	4501,6	93,2	4636,9	99,6	4857,3	4968,4
GOK	4366,4	87,9	4501,3	90,4	4594,6	4604,9
VRK						
Macht.						

Beleidsprioriteiten

In haar regeringsverklaring van juli 1999 was één van de aandachtspunten van de Vlaamse regering naast de nieuwe investeringen in infrastructuurwerken tevens de milieuhinder en -overlast van het wegverkeer voor de weggebruiker en de omwonenden tot een minimum te herleiden in het kader van de nieuwe milieuwetgeving.

Voor 2001 betekent dit dat vanuit beheers- en economisch oogpunt een belangrijke budgettaire inspanning dient geleverd op het vlak van milieugebonden uitgaven binnen het repetitief (vast) wegenonderhoud, waarvoor extra kredieten worden voorzien.

PROGRAMMA 63.20
GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Kredietvoorstel in Mio BEF
NGK	9.764,0	99,9%	10.068,8	99,9%	11.604,1	11.510,3
GVK	3.000,0	99,5%	3.220,0	89,0%	4.122,2	4.858,2
GOK	3.514,8	43,6%	3.431,5	64,7%	3.828,7	5.257,0
VRK						
Macht.						

Beleidsprioriteiten

Getracht wordt volgende doelstellingen te bereiken:

1. De verplaatsingsmogelijkheden van de verschillende bevolkingsgroepen op een selectieve en verantwoorde manier waarborgen.

2. Op een selectieve manier de bereikbaarheid van de Vlaamse economische knooppunten en poorten waarborgen.
3. De verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeteren, zelfs al neemt de mobiliteit toe.

De doelgroep bestaat duidelijk uit de volledige Vlaamse bevolking, iedereen heeft baat bij het streven naar een duurzame mobiliteit met een grotere verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.
Speciale aandacht gaat ook naar dat deel van de bevolking dat niet over eigen vervoer beschikt. Via de basismobiliteit wil men in heel Vlaanderen juist die personen de kans geven om zich te verplaatsen en deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

Op de lange termijn wordt als doelstelling vooropgesteld :

- verdubbelen van het aandeel van het gemeenschappelijk vervoer in 10 jaar.

Dit doel wordt nagestreefd met volgende prioriteiten voor het jaar 2001 :

1. het huidige aanbod van openbaar vervoer minstens op een gelijkwaardig niveau in stand te houden (continuïteit).
2. selectief het aanbod uit te breiden, volgens de normen vastgelegd in de basismobiliteit, en daar bovenop volgens het systeem van de mobiliteitsconvenant
3. het gebruik verder aan te moedigen door specifieke en doelgroepgerichte maatregelen, zoals het gratis vervoer voor 65+ers, goedkopere schoolabonnementen, e.a

PROGRAMMA 63.40
ALGEMENE INFRASTRUCTUUR EN VERKEERSBELEID

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Kredietvoorstel in Mio BEF
NGK	64,3	77,6%	63,9	70,6%	72,2	111,7
GVK						
GOK						
VRK						
Macht.						

Beleidsprioriteiten

De instrumenten waarmee de administratie deze doelstellingen tracht te verwezenlijken bestaan voor dit begrotingsprogramma vooral uit subsidiëring van instellingen en organisaties (en hun projecten of studies) die zich inzetten voor de verkeersleefbaarheid, de verkeerskunde, de verkeersopvoeding en de verkeersveiligheid.
Via een goede sturing van de projecten en de opvolging van de resultaten wordt een efficiënte en doelmatige inzet van de middelen nagestreefd.

Ook het nieuw decreet betreffende het bezoldigd personenvervoer over de weg evenals de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen zijn belangrijke instrumenten voor de uitwerking van het beleid.

PROGRAMMA 64.00
BESTAANSMIDDELEN AWZ

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	-	-	-	-	0	0
GVK	-	-	-	-	0	0
GOK	-	-	-	-	0	0
VRK	-	-	-	-	0	0
Macht.	-	-	-	-	0	0

Beleidsprioriteiten

Dit programma werd gecreëerd bij de begrotingsopmaak 2000 en moet toelaten de bestaansmiddelen voor de verschillende administraties te decentraliseren naar de afdelingen.

Voor het begrotingsjaar 2001 werden nog geen kredieten op dit programma voorzien.

PROGRAMMA 64.10
WATERWEGEN EN BINNENVAART

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	555,7	100	586,3	99,9	925,5	1.052,7
GVK	903,2	99,8	1.218,0	99,8	1.406,8	1.777,6
GOK	954,9	97,0	1.046,7	79,0	973,7	1.153,5
VRK	0	0	0	-	-	-
Macht.	0	0	0	-	-	-

Beleidsprioriteiten

Bij de binnenvaart is er voldoende capaciteit aanwezig om een gedeelte van de via de weg vervoerde goederen over te nemen op een milieuvriendelijke en veilige manier. Om een degelijk geïntegreerd beleid uit te bouwen, is het belangrijk dat de complementariteit van de verschillende vervoerswijzen goed uitgebouwd wordt, waarbij goede overslagmogelijkheden tussen water, weg en spoor van cruciaal belang zijn.

Vanuit deze kennis heeft de waterwegbeheerder een aantal strategische doelen geformuleerd die hiervoor reeds zijn aangehaald en waarvan de hierna vermelde passen in de doelstellingen van de Vlaamse regering.

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

Uit deze strategische doelstellingen blijkt duidelijk dat de waterwegbeheerder in dit programma niet uitsluitend oog heeft voor binnenvaart, maar voor het volledig maatschappelijk gebeuren dat zich in en rond de waterweg afspeelt, met name het vervoer, de recreatie, de natuur en het milieu.

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

Evenwel zal belangrijke aandacht worden besteed aan de transportfunctie. In dit proces kan de binnenvaart een belangrijke rol spelen om de competitiviteit van Vlaanderen binnen Europa te behouden of te verbeteren en aldus bij te dragen tot de welvaart en het welzijn van de ganse Vlaamse bevolking.

Deze modus is in staat, om zonder verdere aantasting van de open ruimte, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren door overname van een deel van het transport dat nu over de weg gebeurt. Er is hiervoor immers vervoerscapaciteit genoeg bij de binnenvaart.

Om deze taak echter of een efficiënte wijze te kunnen vervullen, is het noodzakelijk dat de waterweg en zijn exploitatie voldoet aan de behoeften van de klant en in goede staat van onderhoud wordt gehouden.

PROGRAMMA 64.20
HAVENS

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	51,7	90,8	55,6	91,2	51,0	54,1
GVK	6517,6	83,6	6560,3	93,0	6709,9	7030,2
GOK	5909,6	94,3	7482,7	99,5	6807,7	6541,0
VRK	0,0	-	0,0	-	-	-
Macht.	0,0	-	0,0	-	-	-

Beleidsprioriteiten

Het niet volledig aanwenden in 1998 van de vastleggings- en ordonnanceringskredieten is het gevolg van de basisallocatie 54.01 – Terugbetalingen aan Nederland van de door deze staat gedane investeringen m.b.t. de Westerschelde en het Zeekanaal Gent-Terneuzen. Voor de realisatie van deze basisallocatie was Vlaanderen afhankelijk van de declaraties die

Nederland deed met betrekking tot herstelwerken aan de oevers ingevolge de verdieping van de Westerschelde en het ruimen van wrakken op Nederlands grondgebied. Het was onmogelijk om vooraf in te schatten welk bedrag door Nederland zou gedeclareerd worden.

Mede daarom werd bij decreetsbepaling voorzien dat de kredietoverschotten op deze basisallocatie zowel in vastleggings- als in ordonnanceringskrediet worden overgedragen naar het volgend begrotingsjaar. Indien het krediet als aangewend zou beschouwd worden is de uitvoering van dit programma nagenoeg 100%.

Een strategische doelstelling voor de havens is het verminderen van de aanloopkosten van schepen naar de Vlaamse zeehavens om hun aandeel in de range Le Havre Hamburg te verhogen, zonder afbreuk te doen aan de veiligheidscontouren.

De verruiming en het onderhoud van de maritieme toegangswegen tot onze Vlaamse zeehavens is een van de belangrijke opgave voor het Vlaams Gewest.

Door de ondertekening van het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland werd een belangrijke doorbraak gerealiseerd inzake de verruiming van de Westerschelde (48' - 43' - 38') ten bate van de aanloop naar de haven van Antwerpen. De uitgevoerde geven aanleiding tot verhoogde onderhoudsbaggerwerken. Het lopende verdiepingsprogramma bevat nog de ruiming van de resterende wrakken.

De havenontwikkelingen en de hinterlandverbindingen moeten zodanig worden op elkaar afgestemd worden dat de huidige en toekomstige goederenstromen kunnen verwerkt worden. Hierin moeten zowel de binnenvaart als het spoor een belangrijke rol spelen gezien de bestaande congestieproblemen op de weg. Het gecombineerd vervoer dient in dit verband verder gestimuleerd te worden.

De operationele doelstellingen voor de havens zijn:

- een doelmatige en veilige toegang tot de havens versterken; in de mate van het mogelijke de toegang aanpassen aan actuele scheepvaartvereisten.
- het ondersteunen van de bouw van haveninfrastructuur in overleg met de havenbesturen rekening houdend met de complementariteit van de investeringen en de gelijkwaardige behandeling van de havens en het Vlaamse beleidskader dat voortvloeit uit het Havendecreet.

De maritieme toegangswegen tot de Vlaamse havens worden onderhouden, de lopende verdieping van de Westerschelde en de vaarpassen in zee wordt verder gerealiseerd via de wrakkenruiming. De natuurcompensaties en het flankerend veiligheidsbeleid wordt verdergezet.
Het onderhoud van deze maritieme toegangsweg neemt hierdoor met 1 miljard per jaar toe. De hiertoe noodzakelijke kredietverhoging werd toegekend en is ook opgenomen in de begroting 2001.

PROGRAMMA 64.30:
ZEE- EN RIVIERWATERKERING EN –BEHEERSING

Evolutie van de kredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	3,0	96,7	3,0	66,0	2,0	2,0
GVK	351,8	100,0	355,3	100	354,8	360,0
GOK	419,7	73,4	410,1	79,2	360,1	360,0
VRK	0	-	0	-		0,0
Macht.	0	-	0	-		0,0

Beleidsprioriteiten

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

Aanverwant aan deze doelstelling is de operationele doelstelling over het onderhoud van de infrastructuur. Deze doelstelling werd nader omschreven in het programma 64.10 over de binnenvaart. Ook hier geldt dat om het patrimonium in goede staat van onderhoud te houden. Ook voor de waterbeheersing en de zeewering zijn bijkomende middelen nodig. De instrumenten die hiervoor ingezet worden zijn ondermeer onderhoudsaannemers die op basis van aannemingscontracten instaan voor de uitvoering van de nodige werkzaamheden en het toezicht van het eigen personeel. Gelet op het geringe bedrag dat beschikbaar is voor onderhoud is het onmogelijk over te gaan tot systematisch onderhoud op basis van inspecties. Het onderhoud dat gebeurt, zijn in hoofdzaak ad hoc opdrachten in zones waar dringend onderhoud vereist wordt. Omwille van deze kredietbeperkingen is het maaien van bermen, wat specifiek onderhoud is voor dijken en oevers noodzakelijk moeten aangerekend worden op de post waterbeheersing van het Vlaams Infrastructuurfonds.

PROGRAMMA 64.40
ALGEMENE INFRASTRUCTUUR EN SCHEEPVAARTBELEID

Evolutie van de beleidskredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	60,4	99,8	61,1	99,8	75,1	76,1
GVK	0	-	0	-	-	-
GOK	0	-	-	-	-	-
VRK	6,0	36,6	6,9	35,9	6,0	6,0
Macht.	0	-	0	-	-	-

Het opgeven van het uitvoeringspercentage voor een VRK is niet relevant omdat de uitgaven gebonden zijn aan de inkomsten en het opgegeven bedrag slechts een raming is.

Beleidsprioriteiten

Het Waterbouwkundig Laboratorium is gespecialiseerd in het uitvoeren van waterbouwkundige studies en heeft terzake een internationale faam opgebouwd.
Recent werd beslist om zich ook te bekwamen in studies over de gevolgen voor het milieu door de realisatie van waterbouwkundige werken. Tevens zal het Waterbouwkundig Laboratorium ook studies inzake de ecologie van de waterloop uitvoeren.

Als beleidsperspectief wordt gesteld dat het Waterbouwkundig Laboratorium zijn huidige positie inzake studies moet kunnen handhaven en uitbreiden, zowel op gewestelijk als op internationaal vlak.
Teneinde de slagkracht van het laboratorium te verhogen valt te overwegen om deze entiteit te verzelfstandigen.

Het Waterbouwkundig Laboratorium werkt als ondersteunende entiteit mee aan het bereiken van de strategische doelstellingen omtrent het creëren van een maatschappelijk en economisch veiligheidsniveau tegen overstromingen, het verhogen van de biodiversiteit langs de waterwegen en het beheer van de zoetwaterreserves.
Het opmaken van het veiligheidsplan geciteerd onder waterbeheersing wordt door hen uitgevoerd.
Tevens werken zij mee aan het operationeel maken van de Rivier Informatie Services en het Hydrologisch informatiecentrum.

PROGRAMMA 64.50
ZEEWEZEN

Evolutie van de beleidskredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
NGK	964,6	99,8 %	950,5	98,6 %	915,2	636,0
GVK	199,3	99,3 %	365,0	99,0 %	438,3	437,6
GOK	220,0	95,2 %	293,2	53,5 %	414,6	413,8
VRK	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0	0,0
MACH	0,0	0,0 %	0,0	0,0 %	0,0	0,0

Beleidsprioriteiten

Het zorgen voor een veilige en doelmatige toegang tot de Vlaamse zeehavens
Om deze doelstelling te kunnen realiseren beschikt het Zeewezen over loodsen, een verkeersbegeleidingssysteem, signalisatie, bebakening van de maritieme toegangswegen zowel in zee als op de Schelde.
Het plaatsen en onderhouden van de vaarwegmarkering gebeurt in eigen beheer. Teneinde het scheepvaartverkeer zo veilig mogelijk te laten verlopen, is het tevens van groot belang dat de ligging van de boeien regelmatig gecontroleerd wordt.

Het naar de haven slepen van defecte vaartuigen, overwegend vissersschepen.
De sleep- en reddingsdienst van het zeewezen biedt de nodige hulp ingeval van calamiteiten en ongevallen en dit continu op elk ogenblik van de dag of de nacht.

PROGRAMMA 64.60
INTEGRAAL WATERBEHEER

Evolutie van de beleidskredieten

	1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Krediet in Mio BEF
GVK	899,7	100	609,4	698,4
GOK	500,0	5,3	610,0	639,4

Beleidsprioriteiten

Dit programma werd in 1999 in het leven geroepen om een aantal projecten omtrent integraal waterbeheer te realiseren waarbij de factoren natuur en milieu zeer belangrijk zijn. De strategische doelstellingen van AWZ die in relatie staan tot dit programma zijn:

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

Bovendien moet vermeld worden dat ook de strategische doelstelling over het verzekeren van een economisch en aanvaardbaar veiligheidsniveau in relatie staat met dit programma. De wijze waarop het veiligheidsniveau wordt gecreëerd zal daar waar mogelijk uitgaan van het integraal waterbeheer. Zo zal eerder overgegaan worden tot het maken van gecontroleerde overstromingsprojecten dan dijkverhogingen, er zal getracht worden de rivieren terug te geven aan de natuur en het vrij meanderen bevorderen boven het terugdringen van de rivieren binnen hoge dijken.
Bij de bouw van stuwen zal onderzocht worden hoe de vismigratie kan gebeuren en zullen hiertoe de nodige maatregelen getroffen worden.
Bij de bouw van stuwen zal onderzocht worden of stroomgeneratoren kunnen ingebouwd worden om groene elektriciteit op te wekken.
Een aantal nog beschikbare terreinen langs en in de omgeving van de waterwegen zullen in samenwerking met het Instituut voor natuurbehoud worden aangewend als natuurontwikkelingsgebied.

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

De werken worden uitgevoerd door aannemers in de waterbouw die de opdracht krijgen op basis van openbare aanbestedingen of offerte aanvragen.
De prestaties zijn het aantal uitgevoerde werken volgens de principes van integraal waterbeheer en natuurtechnische milieubouw.

Als kengetal zal het percentage waterbeheersingswerken uiteraard volgens de principes van integraal waterbeheer worden bepaald t.o.v. het totaal geïnvesteerd bedrag in nieuwe waterbeheersingswerken.

PROGRAMMA 66.10
AOSO

Evolutie van de beleidskredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet	**Uitvoering %**	**Krediet**	**Uitvoering %**	**Krediet**	**Krediet**
NGK	38,8	99,98	39,3	100	39,2	39,7
GVK	-		6,0	100	-	-
GOK	2,0	100	2,0	100	2,0	2,0
VRK						
MACH						

Beleidsprioriteiten

Het programma beoogt de werking te verzekeren van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten door de uitgaven te dekken voor de specifieke werkingskosten.

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

- de levering van allerhande specifiek verbruiksmaterieel, het uitvoeren van onderhoud van specifieke toestellen en de aankoop van gespecialiseerde publicaties (op B.A. 66.10.12.01);
- de huur en geschiktmaking van vliegtuigen voor fotogrammetrische vluchten (incl. leveren brandstof) (op B.A. 66.10.12.25);
- de aankoop van specifieke machines, meubelen, materiaal en vervoermiddelen te land voor AOSO (op B.A. 66.10.74.01).

PROGRAMMA 69.9
DIENSTEN VAN DE SECRETARIS-GENERAAL-
ALGEMENE UITGAVEN

Evolutie van de beleidskredieten

	1998		1999		2000	2001
	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Uitvoering in %	Krediet in Mio BEF	Kredietvoorstel in Mio BEF
NGK	19.272,7	100,0	20.538,8	100,0	21.442,7	24.177,1
GVK						
GOK	850,0	100,0	1.500,0	100,0	1.351,4	900,0
VRK						
Macht.						

Beleidsprioriteiten

De dotatie van het VIF (23.130,7 miljoen) maakt het overgrote deel uit van programma 69.9. De strategische en operationele doelstellingen van het programma worden dus vooral bepaald door de doelstellingen van het VIF.
De andere basisallocaties zijn vooral ondersteunend voor de gehele werking van LIN.

In toepassing van de begrotingsinstructies wordt opnieuw een bufferkrediet voorzien. Door middel van een actieve opvolging van het beheer van de vereffeningsdossiers en de ordonnanceringskredieten kan er voor gezorgd worden dat alle dossiers tijdig worden geordonnanceerd en betaald en daardoor de verwijlintresten tot een strikt minimum beperkt worden.

Om de encours van de overgenomen verbintenissen van de uitgavenbegroting verder aan te zuiveren is het behoud van dit ordonnanceringskrediet noodzakelijk.

DIENST AFZONDERLIJK BEHEER LOODSWEZEN

Op 30 juni 2000 werd het decreet houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2000, aangenomen door het Vlaams Parlement. Met de bekrachtiging en afkondiging van dit decreet en inzonderheid hoofdstuk XVI, artikel 30, heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gegeven betreffende de oprichting van een Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen.

Meer bepaald wordt de Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen belast met het loodsen en beloodsen van zeeschepen evenals het verstrekken van hiermee gepaard gaande diensten en adviezen.
Binnen deze opdracht wordt de dienst belast met de organisatie en het financieel, budgettair, materieel en personeelsbeheer.

De dienst beschikt voor de uitvoering van haar opdrachten over haar eigen inkomsten uit de activiteiten en indien noodzakelijk over een jaarlijkse dotatie voorzien in het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.
De Vlaamse Gemeenschap stelt de nodige diensten, uitrusting, installaties en personeelsleden specifiek voor de logistieke ondersteuning ter beschikking van de DAB Loodswezen.

Gezien de DAB pas een decretale basis kreeg en op 1 januari 2001 operationeel zal worden, zijn er geen verwijzingen naar een krediettoestand op 15 september 2000. De begroting 2001 is dus een eerste voorstelling, waarbij in een tweede tabel wordt opgegeven waar de kredieten werden gecompenseerd.

ONTVANGSTEN 2001	Omschrijving	15 september 2000	2001
ESR – code			
16.08	Ontvangsten uit loodsgelden	-	2.268,3
16.09	Ontvangsten uit LOA	-	5,0
16.10	Ontvangsten uit diverse diensten en adviezeninclusief VBS, ten behoeve van het Gewest	-	160,0
4.13	Dotatie ter dekking van de exploitatiekosten van de DAB Loodswezen	-	0,0
06	Diverse ontvangsten	-	5,0
Totaal		-	2.438,3

UITGAVEN 2001	Omschrijving	15 september 2000	2001
ESR – code			
12.3	Betaling van de aan Nederland toekomende loodsgelden wegens loodsprestaties op de Zeeschelde	-	45,0
12.3	Uitgaven met betrekking tot reorganisatie- en managementstudies	-	2,0
11.1	Personeelskosten	-	1.556,9
7.40	Kosten voor uitrusting	-	28,7
12.12	Kosten voor huur gebouwen	-	PM
12.3	Kosten voor gebruik installaties	-	PM
12.3	Kosten voor beloodsing te land	-	40,9
12.3	Kosten voor beloodsing op Zee (Redeboten)	-	12,0
12.3	Kosten voor beloodsing op Zee loodsboten	-	350,0
12.3	Kosten voor beloodsing in de lucht	-	100,0
11.1	Personeelskosten van het eigen personeel van de DAB	-	PM
11.3	Specifieke kosten voor de loodsen, w.o. opleidingen	-	7,0
72.1	Kosten voor aanschaffing, inrichting van gebouwen en bijhorende aanpassingswerken	-	PM
12.11	Specifieke werkingskosten, andere dan deze bedoeld in de overige basisallocaties	-	125,0
01	Diverse uitgaven	-	10,8
	Uitgaven voor orde	-	160,0
TOTAAL			2.438,3

De kredieten die moeten worden gecompenseerd bedragen 2.273,3 miljoen BEF, dit bedrag dient verminderd te worden met de bijdrage voor de prestaties die door de afdeling Vloot worden geleverd namelijk 350 miljoen BEF. De volgende basisallocaties worden voor een totaalbedrag van 1.923,3 miljoen BEF verminderd.

Programma	BA	Vermindering
99.1	11.03	-43,5
99.1	11.07	-1.513,4
99.1	12.01	-37,8
99.1	12.06	-12,0
99.1	12.08	-9,5
99.1	12.38	-28,7
64.50	12.01	-49,4
64.50	12.03	-97,9
64.50	12.22	-2,0
64.50	12.40	-21,0
64.50	12.41	-100,4
64.50	12.11	-0,7
64.50	72.01	-2,0
64.50	74.03	-5,0
Totaal		-1.923,3