

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



stuk **217** (2009-2010) – Nr. 1
ingediend op 27 oktober 2009 (2009-2010)

Beleidsnota

Mobiliteit en Openbare Werken

2009-2014

ingediend door mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Een beleidsnota geeft de grote strategische keuzen en opties van het beleid voor de duur van de regeerperiode weer. De nota is de weergave van de visie van de functioneel bevoegde minister en vormt de basis van een debat in het Vlaams Parlement. In voorkomend geval zullen de uitvoeringsmaatregelen, daar waar nodig, ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement worden voorgelegd.

INHOUD

OMGEVINGANALYSE: DE MOBILITEIT VAN TOEN, NU EN STRAKS	6
1. Sterke groei	6
2. Verkeersveiligheid.....	6
3. Congestie	6
4. Economisch belang van mobiliteit	7
5. Verkeersleefbaarheid en milieu	7
6. Infrastructuur: complexe plannings- en vergunningsprocedures met een lange doorlooptijd.....	8
INLEIDING	9
1. Prioriteiten van het beleid Mobiliteit en Openbare Werken	9
1.1. Duurzaam mobiliteitsbeleid voor Vlaanderen	9
1.1.1. Definitie van duurzame mobiliteit.....	9
1.1.2. Doelstellingen van het duurzaam mobiliteitsbeleid	10
1.2. Slimme logistiek in Vlaanderen	11
1.3. Duurzaam kustbeheer	11
2. Uitgangspunten om de prioriteiten van het beleid te realiseren	13
2.1. Integraliteit.....	13
2.2. Comodaliteit: vervoersmiddelen vullen elkaar aan	13
2.3. Aandacht voor mens en omgeving.....	14
2.4. Efficiëntie	14
2.5. Monitoring.....	14
MANAGEMENTSAMENVATTING	15
1. Inleiding.....	15
2. Een performant mobiliteitssysteem	15
3. Mobiel met het juiste vervoermiddel	15
4. Slimme mobiliteit.....	16
5. Gericht investeren in infrastructuur en openbaar vervoer.....	16
6. Verkeersveiligheid.....	17
7. Een geïntegreerde aanpak	17
STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN.....	18
1. Een kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet	18
1.1. Vlot en veilig verkeer (sd)	18
1.1.1. De bestaande wegennetwerken optimaal benutten (od).....	18

1.1.2. De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten (od)	20
1.1.3. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen (od).....	22
1.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar- vervoeraanbod (sd).....	26
1.2.1. De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen (od).....	26
1.2.2. De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen (od).....	27
1.2.3. Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele(n) (od) ..	29
1.2.4. Een afgestemd spooraanbod (od).....	29
1.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa (sd).....	31
1.3.1. Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren (od).....	31
1.3.2. Innovatie in de logistieke ketens stimuleren (od)	34
1.3.3. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio (od).....	35
1.3.4. Logistiek Vlaanderen – ‘Samen sterk’ (od).....	36
1.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu (sd)..<	37
1.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid (sd).....	39
1.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid (od)	39
1.5.2. Luchthavenbeleid en -beheer	39
1.5.3. De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd	41
1.5.4. Mobiliteit tegen de juiste prijs	42
1.5.5. Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem	43
1.5.6. Mobiliteit en het verenigingsleven	44
2. Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur	45
2.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen (sd)	45
2.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden (od).....	46
2.1.2. Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken (od)	49
2.1.3. Het openbaar vervoernetwerk verder uitbouwen (od)	51
2.1.4. Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden (od).....	53
2.1.5. Veilige infrastructuur	55
2.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken (sd)	57
2.2.1. Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen (od)	57
2.2.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid (od)	57
2.2.3. De werking van de luchthavens verzekeren (od).....	59
3. Openbare werken meer dan mobiliteit.....	61
3.1. Duurzaam kustbeheer	61
3.1.1. Multifunctionaliteit van de kust.....	61

3.1.2. Veiligheid tegen overstroming vanuit zee.....	61
3.1.3. Project Vlaamse Baaien 2100	62
3.2. Integraal waterbeleid (sd)	63
3.2.1. Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid (od)	63
3.2.2. De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren (od)	63
3.3. Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit (sd).....	64
3.4. Multifunctionaliteit (sd)	66
3.4.1. Naar een milieugeïntegreerde functie (od).....	66
3.4.2. Naar een nieuwe ruimtelijke – landschappelijke functie (od).....	66
3.4.3. Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit (od)	67
3.4.4. Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust (od)	67
Bijlage 1: Afkortingen.....	69
Bijlage 2: Regelgevingsagenda.....	70

OMGEVINGANALYSE: DE MOBILITEIT VAN TOEN, NU EN STRAKS

1 Sterke groei

Tijdens de afgelopen decennia heeft ons land een algemene economische groei gekend. Onder invloed van deze economische groei én de stijgende welvaart is ook de vervoersvraag tijdens de laatste decennia sterk toegenomen. Er lijkt geen maat te staan op de internationalisering en mondialisering, die precies tot de voornaamste drijvende krachten achter de explosieve groei van personen- en tonkilometers behoren. In de personenmobiliteit groeide het totale aantal jaarlijks afgelegde kilometers sinds 1970 zo goed als lineair. Ook de goederenmobiliteit nam fors toe. Het aantal afgelegde tonkilometer steeg in Vlaanderen bv. met 13,4% over de periode 2001-2006. Onderzoek wijst uit dat beide trends zich, ondanks de huidige crisis, de volgende jaren vermoedelijk zullen doorzetten. Deze groei uit zich in een toenemende druk op het transportnetwerk, zowel voor personen als voor goederen.

Vlaanderen in Actie', het sociaaleconomische impulsprogramma van de Vlaamse Regering, onderstreept het belang van het transport en de logistieke sector. In dit kader hebben werkgroepen en experts zowel de uitdagingen als de actieprogramma's uitgetekend voor de personen- en de goederenmobiliteit in de periode tot 2020.

Vlaanderen beschikt over een sterk uitgebouwde infrastructuur en dat vormt een grote troef, zowel voor sociaalrecreatieve als voor professionele verplaatsingen. We hebben een dicht weggennet, een sterk ontwikkeld openbaar vervoer, een fietsroutenetwerk, een uitgebreide spoorinfrastructuur, een goed vertakt waterwegennetwerk, vlot toegankelijke en internationaal concurrerende zeehavens, en één internationale en drie regionale luchthavens.

Voeg daarbij nog onze centrale ligging en het grote economische belang van het Vlaamse mobiliteitssysteem is onmiskenbaar. Een goede bereikbaarheid, die steunt op een goede vervoersinfrastructuur is voor heel wat sectoren een van de belangrijkste vestigingscriteria.

2 Verkeersveiligheid

Het verkeers- en transportsysteem is niet zonder gevaar voor zijn gebruikers en de omgeving. Wereldwijd vormen verkeersongevallen één van de belangrijkste doodsoorzaken en zijn ze verantwoordelijk voor een veelvoud aan niet-dodelijke ongevallen.

Het aantal verkeersdoden is in Vlaanderen de laatste jaren sterk gedaald: van 1.146 in 1990 naar 486 in 2008¹. Ook in het aantal zwaargewonden is een dalende trend te merken: van 6.714 zwaargewonden in 1999 tot 4.550 in 2007². In vergelijking met het Europese gemiddelde evenwel, doet Vlaanderen het inzake verkeersveiligheid nog niet goed genoeg. Het aantal letselongevallen met personenauto's lag in 2007 86% hoger dan het gemiddelde van de EU. De langetermijndoelstelling om het aantal dodelijke slachtoffers te beperken tot 200, zoals geformuleerd in het Pact 2020, vergt nog grote inspanningen.

3 Congestie

De congestie op ons weggennet zorgt voor een aanzienlijk tijdsverlies en heeft belangrijke economische verliezen tot gevolg. In 2007 stonden de automobilisten 5,4 miljoen uren in de file op de Vlaamse

¹ Federale Politie

² NIS

hoofdwegen. Het personenvervoer heeft in de ochtend- en avondspits aanzienlijke capaciteitsproblemen. Voor de transportsector wordt het steeds moeilijker om goederenvervoer over de weg optimaal te plannen omwille van de onzekerheid over de reistijden, die het gevolg is van het filerisico. Nochtans hebben het spoor en de waterwegen wel nog capaciteit beschikbaar voor goederenvervoer.

Verplaatsingen zijn niet enkel geconcentreerd in de tijd, maar ook in de ruimte. Vooral de steden binnen de ‘Vlaamse Ruit’ (Brussel - Gent - Antwerpen - Leuven - Lummen) kennen tijdens de spitsuren veel verkeer. De verliesuren door file bedroegen op de Brusselse ring in 2008 liefst 8,9% van het totale aantal voertuiguren (tegenover 4,8% in heel Vlaanderen)³.

4 Economisch belang van mobiliteit

Mobiliteit speelt een cruciale rol in de Vlaamse economie. Een performant mobiliteitssysteem biedt personen en organisaties toegang tot een uitgebreid gamma aan producten en diensten, schept commerciële opportuniteiten en verbetert de arbeidsmobiliteit. Alle economische spelers zijn bijgevolg sterk afhankelijk van het mobiliteitssysteem. Een goed uitgebouwde logistieke en mobiliteitssector draagt bij tot een gestroomlijnde economie, biedt mogelijkheden op industrieel vlak en voor de verdere ontwikkeling van de dienstensector in Vlaanderen.

5 Verkeersleefbaarheid en milieu

Het maatschappelijk belang van een goede mobiliteit kan nauwelijks overschat worden. Fietsroutes, waterwegen en spoortrajecten bieden vaak een economische, recreatieve, landschappelijke of cultuurhistorische meerwaarde. Vervoer draagt bij tot economische groei, ontwikkeling en welvaart, maar genereert ook negatieve effecten voor de directe omgeving en voor het leefmilieu, zoals ongewenste emissies, geluidsoverlast en ongevallen.

Door de toename van het goederenvervoer en het daaraan gekoppelde energieverbruik, is het niet verwonderlijk dat ook de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer blijft stijgen, ondanks een sterk verhoogde energie-efficiëntie.

Wat de luchtmissies betreft, heeft de binnenvaart een duidelijke milieuvoorsprong op het wegvervoer. Om te vermijden dat die voorsprong op termijn verloren zou gaan, zijn strengere normen noodzakelijk. De spelers in de binnenvaart zijn zich hiervan bewust en hebben al in februari 2009 het 3 E-binnenvaartconvenant ondertekend (waarbij de 3 E's staan voor Ecologisch – Economisch – Energiezuinig). Met dit convenant verbinden alle partijen zich ertoe concrete acties te ondernemen die de duurzaamheid van de binnenvaart zullen verzekeren.

Geluidshinder vormt een andere milieukost van mobiliteit. Die hinder bleef tussen 2000 en 2006 nagenoeg constant. Weg-, spoor- en luchtverkeer vormen veruit de belangrijkste bronnen van het zogenaamde omgevingslawaaï. Sinds eind 2007 wordt de geluidshinder systematisch in kaart gebracht. Voor de voornaamste verkeersknooppunten zijn inmiddels geluidskaarten opgesteld. Zij zullen de volgende jaren als basis dienen voor de samenstelling van actieplannen die de geluidshinder ten gevolge van verkeer moeten verminderen. Het Pact 2020 bepaalt dat het aantal personen die potentieel ernstig gehinderd worden door geluidsoverlast van verkeer, tegen 2020 met 15% moet dalen.

De externe kosten van het verkeer zijn op dit ogenblik nog onvoldoende gekend en ze worden niet of niet transparant genoeg doorgerekend aan de gebruiker. We mogen er niet van uit gaan dat het mobiliteitsaanbod onuitputtelijk is en dat het onbegrensd is.

³ Bron: Vlaams verkeerscentum

6 Infrastructuur: complexe plannings- en vergunningsprocedures met een lange doorlooptijd

De realisatie van nieuwe transport- of haveninfrastructuur verloopt vaak trager dan verwacht omwille van uitgebreide en complexe plannings- en vergunningsprocedures . Bovendien blijkt het erg moeilijk om voor nieuwe infrastructuur een maatschappelijk draagvlak te krijgen en te behouden.

Daarnaast stellen we vast dat het bij investeringen via modules om convenantgebonden projecten (o.a. fietspaden) te realiseren, te lang duurt vooraleer kan gestart worden met de aanleg van nieuwe en verkeersveilige infrastructuur. Daardoor blijven concrete mobiliteitsproblemen te lang onopgelost, blijven kredieten ongebruikt en vergroot het risico op het uitblijven van een beslissing.

INLEIDING

1 Prioriteiten van het beleid Mobiliteit en Openbare Werken

1.1 Duurzaam mobiliteitsbeleid voor Vlaanderen

Openbare werken vormen geen doel op zich. Infrastructuur bouwen, beheren en exploiteren is een middel. Een goed doordacht, kwalitatief en up-to-date infrastructuurnetwerk is één van de elementen om een oplossing te bieden aan het mobiliteitsvraagstuk. Het infrastructuurnetwerk moet de mogelijkheid bieden aan de logistieke keten om zich optimaal te gaan ontwikkelen. Dankzij een ruim aanbod aan openbaar vervoer en een dicht netwerk van veilige fiets- en voetpaden en wegen moeten burgers voor al hun verplaatsingen over een geschikte oplossing beschikken. Voor zowel personen- als goederenvervoer staan de aspecten 'integraliteit', 'comodaliteit' en 'efficiëntie' centraal - uiteraard altijd met voldoende aandacht voor mens en omgeving. Het doel van Openbare Werken is het realiseren van een duurzame mobiliteit ten dienste van de gebruiker van het netwerk.

1.1.1 Definitie van duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is een complex begrip. De definitie van duurzame mobiliteit die de OESO hanteert⁴, toont dit aan: "duurzame mobiliteit is een vorm van mobiliteit die geen gevaar vormt voor de volksgezondheid of voor de ecosystemen en toch voldoet aan de vraag naar bereikbaarheid maar op een zodanige manier dat het verbruik van hernieuwbare energiebronnen kleiner is dan de regeneratiesnelheid ervan en het verbruik aan uitputbare energiebronnen trager verloopt dan de ontwikkeling van hernieuwbare substituten."

Het Witboek Transport van de Europese Commissie⁵ (2001) over het vervoersbeleid tot 2010 legde de nadruk op: "Het in balans brengen van de verschillende soorten vervoersmiddelen; het wegwerken van flessenhalzen; verhoogde aandacht voor de weggebruiker; anticiperen op de effecten van de globalisering op het transportsysteem."

Het ontwerp-Mobiliteitsplan Vlaanderen (oktober 2001) stelt 5 belangrijke beleidsdoelstellingen voorop: 1. bereikbaarheid; 2. toegankelijkheid; 3. veiligheid; 4. verkeersleefbaarheid en 5. impact op natuur en milieu. Uit de omgevingsanalyse blijkt dat de verschillende definities en de 5 centrale doelstellingen uit het mobiliteitsplan Vlaanderen nog steeds zeer actueel zijn en de leidraad kunnen vormen voor het beleid. Deze vijf doelstellingen zijn intussen ook verankerd in het Decreet betreffende het Mobiliteitsbeleid van 20 maart 2009 (art. 4):

1. de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten waarborgen;
2. iedereen de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven;
3. de verkeersonveiligheid terugdringen, met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
4. de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
5. de schade aan milieu en natuur beperken, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

⁴ OECD Proceedings 'Towards a sustainable mobility', Vancouver, maart 1996

⁵ Europese commissie: Witboek Vervoer: "Het Europees vervoersbeleid 2010: tijd om te kiezen", 12 september 2001

Deze doelstellingen kunnen opgedeeld worden in twee groepen. De eerste drie doelstellingen houden rechtstreeks verband met de kernopdracht van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (het verplaatsen van personen en goederen) en gaan over bereikbaarheid, toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

De tweede groep omvat doelstellingen die verband houden met het duurzame karakter van de mobiliteit, met andere woorden de randvoorwaarden die we aan het mobiliteitssysteem opleggen in ons streven naar duurzaamheid (zie ook definities hierboven). Ze bepalen de contouren waarbinnen het bereiken van de eerste drie doelstellingen kan plaatsvinden.

1.1.2 Doelstellingen van het duurzaam mobiliteitsbeleid

1. De bereikbaarheid van onze economische poorten verzekeren

‘Bereikbaarheid’ kan worden omschreven als de vlotheid en betrouwbaarheid waarmee personen en goederen hun bestemming kunnen bereiken .

De bereikbaarheid van een bepaalde bestemming is afhankelijk van heel wat factoren. De mobiliteitsbehoefte (vraagzijde) is een sterk bepalende factor: hoeveel personen willen een bepaalde bestemming op een bepaald moment bereiken en onder welke voorwaarden inzake prijs en comfort? Wanneer deze behoefte de capaciteit van het mobiliteitssysteem overstijgt, komt de bereikbaarheid in het gedrang. Daarnaast spelen ook afstand en snelheid een rol. Ook het aantal en de aard van de voor de gebruiker beschikbare soorten vervoersmiddelen bepalen mee de bereikbaarheid. De kwaliteit van de informatievoorziening over het vervoersaanbod en de mate van integratie van de verschillende soorten vervoersmiddelen zijn eveneens van belang. (In bepaalde gevallen kan een gebrekkige bereikbaarheid gedeeltelijk opgevangen worden door technologieën of werkmethodes die verplaatsing overbodig maken - denk maar aan teleconferencing of thuiswerk.) Ook efficiëntie is bepalend voor de bereikbaarheid, denken we maar aan de clustering van distributiecentra, de aansluiting van verschillende vervoersmiddelen (bv. bus en trein of binnenvaart en spoor) en de verkeersregeling. Een goede bereikbaarheid wordt ook rechtstreeks beïnvloed door het prijsbeleid. Zo kan de variatie in prijs in functie van tijdstip en drukte op het netwerk rechtstreeks effect ressorteren op de bereikbaarheid. Tot slot vormt de mate waarin het mobiliteitssysteem in staat is om de reisbetrouwbaarheid (snelheid en kwaliteit) te garanderen een wezenlijk aspect van de bereikbaarheid.

2. Toegankelijkheid van het vervoersaanbod

‘Toegankelijkheid’ is de mate waarin men toegang heeft tot het mobiliteitssysteem en de individuele of collectieve vervoersmogelijkheden. Om zich in onze maatschappij op persoonlijk en professioneel vlak te handhaven en te groeien moet men vlot gebruik kunnen maken van diverse soorten vervoersmiddelen.. Een goed ontwikkeld mobiliteitssysteem kan de levenskwaliteit sterk verhogen. De Europese Unie benadrukt dat idealiter niemand zich in zijn ontplooiing geremd mag voelen door mobiliteitsbeperkingen. Bovendien kan de uitbouw van een doordacht mobiliteitssysteem de stadsontwikkeling en de woonomgevingen sterk aansturen.

3. Verkeersveiligheid is van levensbelang

Mobiliteit heeft twee veiligheidsaspecten. Het gebruik van een mobiliteitssysteem kan de veiligheid in het gedrang brengen. In het geval van verkeersslachtoffers spreekt men van verkeers(on)veiligheid. Wanneer echter de algemene veiligheid van de gebruikers bedreigd wordt door bv. verkeersagressie of agressie op het openbaar vervoer, spreekt men van sociale (on)veiligheid.

Rond verkeersveiligheid zijn de afgelopen decennia op verschillende niveaus talrijke ambitieuze beleidsplannen en doelstellingen ontwikkeld, zoals het Witboek Transport van de Europese Commissie (2001) en het Verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse overheid (2007).

De meest voor de hand liggende graadmeter voor de verkeersveiligheid in een bepaalde regio is het aantal (dodelijke) slachtoffers. Tal van factoren kunnen dit aantal beïnvloeden. Het is steeds de bedoeling dit aantal zo laag mogelijk te houden.

Ook het thema ‘beveiliging’ van het mobiliteitssysteem is het afgelopen decennium meer onder de aandacht gekomen. Hoewel collectieve vervoersmiddelen een veel lager risico op (zware) ongevallen opleveren, dreigen daar dan weer sociale veiligheidsproblemen. Uitgebreide beveiligingsmaatregelen op het openbaar vervoer, in zeehavens en op luchthavens nemen hand over hand toe. Open stationsomgevingen vragen om beveiligingsmaatregelen. De Lijn beschikt in dit verband al over een veiligheidsplan. Last but not least blijven veilige fietspaden noodzakelijk om het fietsgebruik aan te moedigen.

4 en 5: Verkeersleefbaarheid en respect voor milieu en natuur

Het gebruik van het transportsysteem heeft onmiskenbaar een aantal neveneffecten. De meest bekende zijn geluidshinder, uitstoot van het wegverkeer, lichtpollutie en sluikstorten langs transportinfrastructuur. Het terugdringen van deze negatieve effecten van het transportsysteem maakt deel uit van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Er moeten concrete actieplannen opgesteld worden, die aangeven hoe we met deze nadelige effecten van het transportsysteem zullen omgaan.

De uittekening van een evenwichtig compenserend of verzachtend beleid ten aanzien van de te verwachten effecten op het leefmilieu is een specifiek aandachtspunt bij de uitvoering van elk project van Openbare Werken. Door van bij de aanvang van een project rekening te houden met de mogelijke gevolgen voor mens en milieu, kan het maatschappelijk draagvlak voor deze projecten aanzienlijk vergroten.

1.2 Slimme logistiek in Vlaanderen

Het mobiliteitssysteem vormt de basis van het logistieke netwerk. We kiezen ervoor de rol van Vlaanderen als slimme logistieke draaischijf in Europa te handhaven en zelfs te versterken en zetten in op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde. De uitdaging bestaat erin te voorkomen dat ons mobiliteitssysteem dichtslibt. - Hiertoe moeten we enerzijds de bereikbaarheid van onze poorten en economische knooppunten te verzekeren, anderzijds moeten we bijdragen aan meer performante logistieke sector.

De logistieke keten vertrekt vanuit de ‘poorten’: de havens en de luchthavens. Tussen deze poorten liggen de assen waarop het vervoer plaatsvindt: wegen, waterwegen en spoorwegen, bedoeld voor personen- en goederenvervoer. Poorten en assen moeten van voldoende hoge kwaliteit zijn voor een performant en duurzaam transportsysteem. De planning en inplanting van deze logistieke poorten en assen moet altijd oordeelkundig gebeuren.

Maar de logistieke keten is meer dan alleen de transportinfrastructuur of hardware. Ook de wijze waarop de logistieke sector van deze infrastructuur gebruik maakt is van belang. Het gebruik van deze transportinfrastructuur moet verbeteren, bv door hogere beladingsgraden en door een betere spreiding in tijd en in ruimte van de transportstromen. Hiertoe moeten informatienetwerken uitgebouwd worden en waar nodig moet sturend worden opgetreden, zodat de infrastructuur optimaal rendeeft.

1.3 Duurzaam Kustbeheer

De kustgebieden waren en zijn door de eeuwen heen steeds belangrijke centra voor de ontwikkeling van de maatschappij en bieden voor de moderne maatschappij nog steeds een enorm potentieel. Ze hebben een belangrijke functie in het creëren van economische groei, werkgelegenheid en

levenskwiteit. Een toename van zowel de permanente als de tijdelijke bevolking leidt tot vragen over vormen van gebruik van zowel land als zee. Dat brengt voor de kustzone een grote druk met zich mee, omdat vele verschillende activiteiten er naast elkaar moeten plaatsgrijpen.

De bescherming tegen overstromingen is voor de kustzone van prioritair belang. Hierbij wordt een balans nagestreefd tussen zeewering en andere maatschappelijke functies van de kustzone, zoals economie, natuur, cultuur en recreatie.

Het kustzonebeheer wordt op een geïntegreerde wijze gevoerd waarbij duurzaam beheer, overleg met de betrokken actoren en communicatie centraal staan.

2 Uitgangspunten om de prioriteiten van het beleid te realiseren

2.1 Integraliteit

De mobiliteitsproblemen vragen om een integrale benadering, wat inhoudt dat we bewust omgaan met het feit dat personen- én goederenvervoer vaak gebruik maken van hetzelfde wegen- en spoornet. Beide vervoersstromen hebben hun eigenheid, hun problemen en hun wensen. Daarom is een overkoepelende visie op het verkeers- en mobiliteitssysteem onontbeerlijk. Die visie moet afgestemd zijn op personen- én goederenvervoer en moet rekening houden met de specifieke noden van beide.

De integrale benadering geldt zowel op beleids- als op projectniveau. Bij elk project zal worden nagegaan hoe het kan bijdragen tot het hele mobiliteitsbeleid (bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, leefmilieu). Zo zal bij de heraanleg van een weg of bij werkzaamheden aan de waterweg ook de mobiliteitsproblematiek van de weg of waterweg in zijn geheel worden bekeken – ten behoeve van alle gebruikers en alle vervoerswijzen, en met een zo beperkt mogelijke overlast voor gebruikers, aangelanden en milieu. Voor grote projecten wijzen we een projectgroep en een projectleider aan, met een duidelijke opdracht en een duidelijk mandaat om de doorgang van het project tot een goed einde te brengen.

Het departement en de agentschappen Mobiliteit en Openbare Werken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en moeten dit ook aantonen in hun samenwerking. Een kanaal is zoveel meer dan alleen een verbindingssas of een transportas van haven tot sluis. We werken over de territoriale en bevoegdheidsgrenzen heen. Door een kwaliteitsvolle, afdwingbare en geïntegreerde dienstverlening moet de volledige afhandeling van goederen -van verzender tot ontvanger- kunnen worden geoptimaliseerd. De gebruiker van het transportsysteem moet op een betrouwbare dienstverlening kunnen rekenen.

Een integrale aanpak betekent ook dat de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer, de auto de vrachtwagen, de trein en het binnenschip geen concurrenten van elkaar zijn. Het zijn integendeel complementaire schakels in een performant mobiliteitssysteem, elk met een eigen economische, maatschappelijke en/of sociale rol. Al deze soorten vervoersmiddelen moeten optimaal worden ingeschakeld, op elkaar afgestemd en gestimuleerd.

De band tussen de beleidsvoorbereidende en beleidsuitvoerende entiteiten moet sterker geactiveerd worden, net zoals het overleg tussen vertegenwoordigers van de bevolking, het bedrijfsleven, werknemersorganisaties, verenigingen en de academische wereld. Het beleid moet klantgericht en innovatief zijn en de projectaanpak moet de grenzen tussen aparte administratieve entiteiten en verschillende vervoersmiddelen overstijgen.

Ook de integratie van mobiliteit met andere beleidsthema's is van belang. Zo beveiligen we de bevolking langs de kust en de waterwegen tegen overstromingen. Onze waterwegen hebben naast een transportfunctie ook een belangrijke functie voor de afvoer van water. We besteden de nodige aandacht aan het geïntegreerde beheer van de waterkwaliteit en -kwantiteit. De creatieve en landschappelijke waarde van fietsroutes, waterwegen en kust moet maximaal gevrijwaard worden en waar mogelijk versterkt. Tot slot zal ook aan de ruimtelijke en architecturale kwaliteit van de infrastructuur de nodige aandacht worden besteed, in relatie tot de kostprijs en de efficiënte uitvoering van de nodige werken.

2.2 Comodaliteit: vervoersmiddelen vullen elkaar aan

Personen kunnen zich, al naargelang van de situatie en van hun mogelijkheden te voet, met de fiets, per trein, tram, bus of metro, met de auto of per taxi verplaatsen. Hetzelfde geldt voor goederen: afhankelijk van hun aard, herkomst en bestemming worden ze vervoerd door de lucht, over water of spoor en (in vele gevallen) via de weg. In een optimale mix worden meerdere vervoersmiddelen

gecombineerd. Men noemt dit ‘comodaliteit’ en dit komt zowel in personen- als in goederenvervoer voor.

We moeten de optimalisatie en de ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk, de dienstverlening en de transportstromen dan ook vanuit die hoek bekijken. De oplossing ligt in het én-én-verhaal. De verschillende soorten vervoersmiddelen moeten complementair zijn aan elkaar en de missing links in comodaliteit, -waar verschillende modi niet goed op elkaar aansluiten- moeten we wegwerken.

De voordelen van elke modus komen ten volle tot hun recht als ook de integratie tussen de modi verbetert. Zo stimuleren we diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen aan de halteplaatsen van de Lijn of standplaatsen voor autodeelprojecten bij stationsomgevingen of andere mobiliteitsknooppunten. De overstap tussen de verschillende modi moet makkelijker en efficiënter kunnen

2.3 Aandacht voor mens en omgeving

In het beleidsveld Mobiliteit en Openbare Werken hebben zowel grote als kleine infrastructuurprojecten altijd een aanzienlijke impact op de betrokken en omwonende burgers en bedrijven. Een onteigening, werkzaamheden die voor verkeershinder zorgen, een grondige wijziging in de omgeving, het zijn allemaal situaties die sterk ingrijpen op de leefsituatie van personen. De Vlaamse overheid heeft de verantwoordelijkheid zo goed mogelijk te informeren over de noodzaak en het maatschappelijk belang van projecten. Door overleg moet ervoor worden gezorgd dat belanghebbenden tijdig worden betrokken. Deze dialoog moet de voorbereiding en uitvoering van de projecten bevorderen en de overheid in staat stellen goed en snel te kunnen beslissen.

2.4 Efficiëntie

Een rationeel investeringsbeleid is meer dan ooit aan de orde. De beschikbare middelen moeten efficiënt en doelgericht ingezet worden, zodat ze een zo groot mogelijke toegevoegde waarde kunnen opleveren. Door de mobiliteit beter te spreiden in de tijd en over de verschillende vervoersmiddelen moet het mobiliteitssysteem efficiënter worden.

Efficiëntie is in het mobiliteits- en logistiek verhaal ook een zaak van goed doordacht en zuinig ruimtegebruik. De slimme inplanting van logistieke centra, overslagterminals en transportinfrastructuur is in Vlaanderen, waar de ruimte zeer beperkt is, cruciaal. Met het oog op een duurzame samenleving moeten we het nut en de noodzaak van elk infrastructuurproject goed afwegen op strategisch niveau.

Ook het overheidsapparaat zelf moet efficiënter werken. Procedures voor openbare werken moeten korter gemaakt worden. De regelgeving moet vereenvoudigd en verbeterd worden en de planlasten moeten verminderd worden. Goed onderbouwde projecten waarvan het voorbereidende traject én de eigenlijke uitvoering vlot en snel verlopen, zorgen voor een groter draagvlak bij de burgers.

2.5 Monitoring

Op 25 september 2009 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan zowel het concept van monitoring(sinstrument) voor de uitvoering van het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 en ViA, als aan een werkwijze en timing voor het ontwikkelen van een monitoringsinstrument. Uiteraard zullen de belangrijkste doelstellingen uit deze beleidsnota en de relevante doelstellingen uit ViA met dit monitoringinstrument worden opgevolgd. Daarnaast zullen, in overleg met de administratie, de nodige afspraken gemaakt worden met betrekking tot de opvolging en aansturing van de uitvoering van de acties en maatregelen uit deze beleidsnota. Bovendien wordt momenteel het Mobiliteitsplan Vlaanderen voorbereid. Ook hierin zullen, op basis van een grondige analyse en na overleg met alle betrokkenen, concrete doelstellingen worden geformuleerd. Zoals voorzien in het decreet inzake het mobiliteitsbeleid zal een beleidsmonitoringsstelsel worden opgezet om de realisatie van dit mobiliteitsplan op te volgen. Tenslotte zullen in de jaarlijkse beleidsbrieven meer concrete acties en beleidsdoelstellingen geformuleerd worden.

MANAGEMENTSAMENVATTING

1 Inleiding

Vlaanderen beschikt vandaag met haar dichte wegen-, waterwegen- en spoornet, haar uitgebreid openbaar vervoer aanbod en haar zee- en luchthavens over een sterk uitgebouwd mobiliteitssysteem.

Niettemin worden we dagelijks geconfronteerd met de beperkingen van dit netwerk. Vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken kunnen bijna alle schakels in dit mobiliteitssysteem aangestuurd worden. Her beleid zal deze legislatuur gericht zijn op een integrale aanpak binnen het hele beleidsdomein en op het principe van comodaliteit, met als doel de schakels in het vervoersysteem nog beter op elkaar in te laten spelen. Als de kwaliteit van het gehele mobiliteitssysteem verbetert, wordt ook de impact van het vervoerssysteem op mens en milieu ingeperkt. Daarom zetten we in op volgende zaken:

2 Een performant mobiliteitssysteem

Om tot een performant mobiliteitssysteem te komen is het noodzakelijk dat de hardware van het systeem, dit zijn de fietspaden, het wegennet, de waterwegen, de havens en de luchthavens, volledig is en goed onderhouden wordt. Maar dat volstaat niet. We hebben ook nood aan een gepaste dienstverlening, de software, die de hardware van het vervoersnetwerk optimaal doet renderen.

In de beleidsnota wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die we deze legislatuur zullen nemen om infrastructuur en dienstverlening van het mobiliteitssysteem te optimaliseren. Hierna volgen de belangrijkste doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en de maatregelen we willen nemen om deze doelstellingen te realiseren.

3 Mobiel met het juiste vervoermiddel

Voor elk type verplaatsing, zowel van personen als van goederen, moet de keuze voor het meest adequate vervoermiddel de logische keuze worden. Daarbij houden we rekening met de individuele en de maatschappelijke kosten en baten. Door zowel de interne kost (o.a. de kostprijs van de infrastructuur) als de externe kost (o.a. de milieukost) aan gebruikers van het vervoersysteem door te rekenen komen we op termijn tot een verantwoorde mobiliteitskost. In een eerste fase hervormen we de verkeersbelasting in functie van de milieubelasting van een voertuig en voeren we de kilometerheffing in voor vrachtvervoer.

Voor het personenvervoer houden we vast aan het STOP⁶-principe dat bij voorbaat aandacht besteedt aan de zachte weggebruiker. Bedrijventerreinen en andere locaties die grote personenstromen genereren moeten beter ontsloten worden door het openbaar vervoer. We evalueren het aanbod en breiden het verder uit met onder andere een tramproject in elke provincie en een verdere uitbouw van het snelbusnetwerk. In overleg met het maatschappelijk middenveld bepalen we de prioriteiten voor het openbaar vervoerbeleid, waarbij de mobiliteitsvisie 2020 als basis voor het overleg zal dienen. We maken het aanbod nog meer vraaggestuurd en stemmen het beter af op het aanbod van de andere openbaar vervoeraanbieders. De stiptheid van het openbaar vervoer verhogen we door, na evaluatie van vroegere verwezenlijkingen, te investeren in een betere doorstroming voor trams en bussen. Ten slotte besteden we aandacht aan een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap.

⁶STOP-principe: We geven voorrang in het beleid aan Stappers dan Trappers dan Openbaar vervoer en tenslotte Privévervoer

Bij het goederenvervoer kan het aandeel van de waterweg en het spoor nog steeds verhogen. De zeehavens zijn ongetwijfeld de belangrijkste knooppunten van goederenstromen. We zetten dan ook sterk in op een verbeterde en multimodale ontsluiting van de zeehavens en watergebonden bedrijventerreinen. We stimuleren comodaliteit en door de clustering en bundeling van goederenstromen maken we het vervoer via water- en spoorweg rendabeler. We zetten de inspanningen verder voor de promotie, de gerichte communicatie, de marktprospectie en de marketing van de binnenvaart. In de toekomst willen we immers meer goederenstromen naar de binnenvaart worden afleiden.

Ten slotte stimuleren we met het ‘Masterplan groen vervoer’, zowel in ons eigen wagenpark als bij de burger en het bedrijfsleven, het gebruik van waterstof- en biobrandstoffen en hybride voertuigen.

4 Slimme mobiliteit

De capaciteit van het zwaar belaste wegennet moet optimaal worden benut. Daarom investeren we in dynamisch verkeersbeheer. Dit moet leiden tot een vlottere verkeersafwikkeling bij files. Dynamisch verkeersmanagement voorziet daarnaast de mogelijkheid om snelheidsregimes aan te passen in functie van onder meer verkeersdrukke en weersomstandigheden. Dit heeft dan weer een gunstig effect op de verkeersveiligheid.

We zetten in op logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde en streven naar een logistieke sector met maximale economische return en met minimale negatieve impact op het milieu en op het vervoerssysteem. Logistiek blijft een belangrijke pijler in het economische systeem. Waar mogelijk creëren we via de waterweg en het spoor alternatieven voor het overbelaste wegennet. Tenslotte stimuleren we bedrijven om hun transportstromen te optimaliseren en te bundelen en zo leegritten te voorkomen en de beladingsgraad te verhogen. Daardoor daalt de druk op het wegennet en worden transporten met binnenvaart en spoor rendabeler. Door de voordelen van afzonderlijke transportmodi te combineren ontstaan de meest concurrentiële logistieke ketens.

Door verdere investeringen in de ontwikkeling van River Information Services (RIS) en automatische identificatiesystemen (AIS) verhogen we de veiligheid en verbeteren we de afhandeling van de binnenvaart.

5 Gericht investeren in infrastructuur en openbaar vervoer

Ondanks het erg dichte wegen-, waterwegen- en spoornet kan de efficiëntie van het transportnet worden verhoogd door middel van een aantal gerichte investeringen in missing links en bottlenecks. Missing links in het wegennet worden gefaseerd aangepakt en bij de planning van Openbare Werken vormen de te verwachten maatschappelijke baten een belangrijk aspect in de afweging.

We starten met de geselecteerde missing links in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en met de projecten die uitvoeringsklaar zijn of waarvan de voorbereiding al ver gevorderd is.

Onze luchthavens spelen niet alleen een belangrijke rol in het goederenvervoer, ook het personenvervoer zorgt er indirect voor economische welvaart. We realiseren de verzelfstandiging van de regionale luchthavens en voeren de noodzakelijke investeringen in luchthaveninfrastructuur uit om zo de poortfunctie van de regionale luchthavens te bestendigen.

We bouwen het waterwegennet uit. Hierbij baseren we ons op het Masterplan 2014 van de waterwegbeheerders en maken we prioritair werk van het Seine-Scheldeproject tussen Gent, via Kortrijk naar Frankrijk en de verhoging en modernisering van de bruggen over het Albertkanaal. Tegelijk gaat voldoende aandacht naar het recreatieve en cultuurhistorische potentieel van de waterweg.

Ook onze havens verdienen en krijgen wereldwijd de nodige aandacht. De ontdubbeling van de zeesluizen in de Waaslandhaven, Terneuzen en Zeebrugge wordt voorbereid en gerealiseerd.

Bij een verdere gefaseerde uitbouw van de Vlaamse zeehavens staan de economische behoeften centraal. De uitbouw wordt op een integrale wijze aangepakt op basis van de strategische plannen die voor de zeehavens werden opgemaakt. Investerings in haveninfrastructuur combineren we met betere hinterlandverbindingen. Daarbij houden we ook rekening met de milieu-impact, en compenseren of milderen we waar nodig het verlies van natuurwaarden. Tenslotte hebben we ook oog voor de mogelijke sociale gevolgen van de voor deze investeringen noodzakelijke onteigeningen.

We investeren echter niet alleen in nieuwe infrastructuur, ook de achterstand in het onderhoudsprogramma werken we geleidelijk weg om de beschikbaarheid van het netwerk blijvend te verzekeren en op termijn steeds hoger oplopende onderhoudskosten te voorkomen. Met het oog op de noodzakelijke baggerwerken vrijwaren we locaties voor het storten van gebaggerd slib.

Tenslotte werken we verder aan een duurzame bescherming tegen overstromingen. We investeren langs de waterwegen onder andere in het Sigmaplan en langs de kust in het kustveiligheidsplan en het OW-plan (Oostende).

De ervaring leert dat de realisatie van grote infrastructuurprojecten pas mogelijk wordt na het doorlopen van strikte maar ook erg tijdrovende administratieve procedures. Om in de toekomst sneller te kunnen inspelen op maatschappelijke behoeftes onderzoeken we de mogelijkheid van een infrastructuurdecreet. Dit infrastructuurdecreet moet een effectief kader scheppen waarbinnen de decreetgever sneller vergunningen kan verlenen. Tegelijkertijd versterken we met het oprichten van beleidsdomeinoverschrijdende projectgroepen de samenwerking tussen alle beleidsdomeinen die betrokken zijn bij de realisatie van infrastructuurprojecten.

6 Verkeersveiligheid

Een verbetering van de verkeersveiligheid en aandacht voor verkeersslachtoffers zijn een blijvende prioriteit van het beleid Mobiliteit en Openbare Werken.

Vooreerst zorgen we voor veilige infrastructuur door van bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur bijzondere aandacht te besteden aan het aspect verkeersveiligheid, door de gevaarlijke punten op het wegennet weg te werken en door van het fietspadennetwerk uit te breiden of up te graden. Het fietspadennetwerk zal een belangrijke rol spelen bij het woon-werk en woon-schoolverkeer. Met een gerichte handhaving, o.a. mogelijk gemaakt door de inzet van nieuwe technologieën zoals trajectcontrole, dwingen we een betere naleving van de verkeersregels af op gekende gevaarlijke punten. Een grondige ongevalanalyse moet ons meer inzicht geven in de oorzaken van verkeersongevallen. Ten slotte werken we door middel van sensibilisering en gerichte educatieve projecten verder aan het voorkomen van verkeersongevallen. Ik zal daarvoor de nodige partners bij mekaar brengen en ondersteunen en besteden we aandacht aan de rol die het maatschappelijk middenveld hierin kan opnemen.

7 Een geïntegreerde aanpak

Voorgaande beleidsdoelstellingen kunnen enkel bereikt worden door een gecoördineerde inzet van alle instrumenten waarover we beschikken binnen het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. Daarom versterken we de samenwerking tussen alle betrokken entiteiten binnen de Vlaamse overheid en stimuleer we de samenwerking en het overleg tussen onze vier zeehavens. Met de NMBS zullen we voor Vlaanderen, nog beter dan in het verleden, afspraken maken over de essentiële investeringen in het spoornet, zoals de IJzeren Rijn en de spoorontsluiting van de zeehavens, en over de afstemming van het treinaanbod op het overige vervoersaanbod.

De opmaak van het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen biedt de mogelijkheid om een geïntegreerde en planmatige lange termijn aanpak voor de mobiliteitsproblemen uit te tekenen.

Het beleid mobiliteit en openbare werken wordt uitgewerkt in overleg met de strategische adviesraad en betrokken en representatieve belangengroepen en actoren op het terrein. Dat overleg wordt ingesteld op het vlak van mobiliteit, logistiek, havens en waterwegen. Zo kunnen we een kwaliteitsvol integraal vervoersysteem uitbouwen met een minimale impact op mens en milieu.

STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Mobiliteit en Openbare Werken is enerzijds een beleids- en managementgegeven en anderzijds een infrastructuurgegeven. Het beleidsdomein zorgt voor de uitbouw van een infrastructuurnetwerk van wegen, waterwegen en spoorwegen. Bekijken we het mobiliteitsgegeven vanuit het oogpunt van de burger, dan is de infrastructuur ‘slechts’ een middel om mobiliteit te kunnen laten plaatsgrijpen, om mensen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of per auto van punt A naar punt B te kunnen laten gaan en om goederen via weg, waterweg of spoorweg op hun bestemming te krijgen. De burger en het bedrijfsleven gaan uit van een goed uitgebouwd en kwalitatief hoogstaand verkeersnetwerk. Dit is de hardware van het mobiliteitsvraagstuk.

De burger en het bedrijfsleven zijn echter meer en meer bezorgd over de vlothed en veiligheid van de verkeerstromen, over de diensten die worden aangeboden en over de activiteiten die zich op dat netwerk afspelen. Dit kunnen we de software van het mobiliteitsvraagstuk noemen.

In deze beleidsnota zal verder van deze benadering uitgegaan worden: het eerste hoofdstuk focust op de dienstverlening, de software, het tweede hoofdstuk gaat in op het onderliggend infrastructurele netwerk, de hardware .

Bij de implementatie van het mobiliteitsbeleid zal de nadruk worden gelegd op de integrale benadering, comodaliteit, efficiëntie en aandacht voor mens en omgeving, zoals hoger beschreven. Deze elementen worden als een rode draad vertaald in strategische doelstellingen (sd), operationele doelstellingen (od) en acties.

1 Een kwalitatieve dienstverlening voor vlot en veilig verkeer op het transportnet

In onze dienstverlening aan de gebruikers van de verkeer- en vervoersstromen, is het van essentieel belang een vlot en veilig gebruik van het netwerk te kunnen garanderen. Om dit doel te bereiken vertrekken we vanuit meerdere invalshoeken.

Aangezien de verschillende gebruikers van dit netwerk andere doelen voor ogen hebben, met de diverse modi, dient de overheid dit netwerk multifunctioneel te benaderen en moet ook onmiddellijk de link worden gemaakt met de toegankelijkheid.

De aanwezigheid van dit netwerk heeft ook een impact op de personen die in de omgeving wonen. Als overheid zijn wij er ons van bewust dat ons optreden duurzaam, efficiënt en kostenbewust dient te gebeuren.

1.1 Vlot en veilig verkeer (sd)

1.1.1 De bestaande wegennetwerken optimaal benutten (od)

Vlaanderen beschikt over een dicht wegennet. Toch ontstaan geregeld files ten gevolge van piekbelastingen of ten gevolge van ongevallen en wegenwerken. Deze files zorgen voor verliesuren, met economische schade en bijkomende emissies tot gevolg. Bovendien geven ze vaak aanleiding tot ongevallen. Het is dus belangrijk dit wegennet zo optimaal mogelijk te benutten en het verkeer op het

bestaande wegennet zo vlot mogelijk te laten verlopen. Tegelijkertijd is er op de andere transportnetten vaak nog capaciteit beschikbaar.

We zorgen er voor dat we de gebruiker van het transportnet optimaal informeren zodat deze steeds de meest gepaste vervoerskeuze kan maken.

a. Investeren in dynamisch verkeersbeheer

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) biedt de mogelijkheid om het verkeer te reguleren in functie van het tijdstip (dag, nacht, schooltijd, ...) en de omstandigheden (weersomstandigheden, verkeersdrukte, ongevallen of wegenwerken). Niet enkel op het vlak van verkeersregulering maar ook op het vlak van verkeerssturing (routing in functie van drukte, incident management, co-modaliteit) kan dynamische signalisatie – en bij uitbreiding dynamisch verkeersmanagement – een wezenlijke bijdrage leveren. DVM kan ook ingeschakeld worden voor de aanduiding van vervoersalternatieven (vb. P+R parking).

Dankzij de mogelijkheid om de weggebruiker snel te informeren van mogelijk gevaar op de weg (vb. filetaartbeveiliging) en om de maximumsnelheid flexibel aan te passen aan de verkeerssituatie draagt DVM bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid. Het aanpassen van de maximumsnelheid aan de verkeersdrukte leidt tot een betere doorstroming, en dus een betere capaciteitsbenutting.

Om DVM efficiënt te kunnen inzetten effectief te kunnen gebruiken en verder te optimaliseren, moet geïnvesteerd worden in de uitbouw van het Vlaams verkeerscentrum en de aankoop (plaatsing) van dynamische signalisatie, in eerste instantie langs de Vlaamse hoofdwegen.

De beleidsvisie “Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet” vormt (hierbij) de leidraad bij het optimaliseren van DVM. Het Vlaams verkeerscentrum in Antwerpen zal op een nieuwe locatie ingericht worden, zodat het ook op het vlak van huisvesting klaar is voor de toekomst. De realisatie van het Gents verkeerscentrum, voor de aansturing van het DVM in West- en Oost-Vlaanderen, wordt prioritair aangepakt. Voor de uitbouw van het Brussels verkeerscentrum zal, in uitvoering van de gezamenlijk opgestelde strategie, een samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden besproken.

Naast de uitbouw van de verkeerscentra, dient ook de infrastructuur op het terrein te worden geïnstalleerd. De meet- en observatiesystemen vormen daarbij als het ware de ogen van de dynamische signalisatie. Er moet worden voorzien in een synergie met de infrastructuur die nodig zal zijn voor de implementatie van het rekeningrijden. Daarbij gaan we ervan uit dat aan elk wegsegment een niveau van dienstverlening wordt toegekend.

In een eerste fase worden de grootstedelijke ringwegen, knooppunten en interstedelijke verbindingen binnen de Vlaamse Ruit uitgerust met meetsystemen en dynamische signalisatie. De drukke vervoersassen in het verlengde van de Vlaamse Ruit (zoals tussen Gent en de Franse grens of tussen Gent en de kust) worden eveneens uitgerust met dynamisch verkeersbeheer. De plaatsing van de dynamische signalisatie zal telkens gebeuren in functie van het vereiste dienstverleningsniveau.

De variabele tekstuele borden en het monitoringsysteem zorgen tevens voor een betere verkeersinformatieverstrekking (via de borden zelf doch ook via radio, website, RDS-TMC afkorting enz.). De dynamische calamiteit aanduidingen laten toe om bij zware incidenten op het autosnelwegennet de calamiteitsroutes op een efficiënte manier als omleidingroutes te activeren.

Bij de voorgestelde fasering houden we maximaal rekening met andere grote projecten zoals de heraanleg van de R0, de invoering van een slimme kilometerheffing, de uitbouw van een tunnelveiligheidscentrum en de realisatie van missing links. Hierbij wordt gestreefd naar een synergie tussen de uitbouw van DVM en deze andere projecten.

Gelijklopend aan de uitvoering van het DVM-plan voor het hoofdwegennet, besteden we specifieke aandacht aan de tunnelveiligheid. De bestaande bewakings- en sturingssystemen zijn verouderd en moeten in het licht van de Europese Tunnel Richtlijn aangepast en vernieuwd worden tegen uiterlijk 2013. Naast deze aanpassingen in functie van de veiligheidseisen, zal het dynamisch verkeersbeheer in de tunnels worden vernieuwd.

De uitbouw van het dynamisch verkeersbeheer moet ons toelaten om accurate en actuele verkeersinformatie ter beschikking te stellen. Over de verzameling en verspreiding van verkeersinformatie organiseren we ook overleg tussen de overheid, gebruikers van het mobiliteitssysteem en privé organisaties, actief op het domein van verkeersinformatie.

De Vlaamse steden en gemeenten kunnen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (Vlaams Verkeerscentrum) afspraken maken om gezamenlijk aan dynamisch verkeersmanagement te doen.

b. Slimme verkeerslichten

Ook op het onderliggend (primair en secundair) wegennet moeten maatregelen genomen worden om de doorstroming te verbeteren. De meeste van onze verkeerslichten zijn vandaag al min of meer dynamisch. Dit wil zeggen dat de groentijd wordt aangepast in functie van de verkeersdruk die wordt gemeten ter hoogte van het kruispunt. We onderzoeken de mogelijkheid om van deze “half-dynamische” verkeerslichtenregeling over te stappen naar een netwerk van verkeerslichten, dat kan worden aangestuurd van op afstand. (Op die manier moet de doorstroming op trajecten of delen van trajecten geoptimaliseerd worden en aangepast in functie van de verkeersdruk.) Een dergelijk project kan zo uitstekend worden dat zowel het openbaar als het privaat vervoer een betere doorstroming krijgen.

c. Vervoersmanagement

De weggebruiker dient voor elke verplaatsing een volledig beeld te kunnen krijgen van de mogelijkheden die het mobiliteitssysteem biedt, zodat hij of zij de meest gepaste transportmodus kan kiezen.

Het strategisch belang van bedrijfsvervoerplanning en van de ondersteuning van concrete projecten is groot. Daarom willen we ondernemingen en werknemers beter informeren over mobiliteit en reiken we middelen aan om huidige of toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. De provinciale mobiliteitspunten vormen een aanspreekpunt voor de bedrijven. Voor het woon-werkverkeer evalueren we het pendelfonds, en we leggen daarbij de nadruk op innovatieve (proef)projecten. De vereenvoudiging van de procedures moet tot snellere realisaties op het terrein leiden.

1.1.2 De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten (od)

1.1.2.1 Veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen

a. Een geïntegreerde ketenbenadering en verkeersbegeleiding

De nautische ketenbenadering beoogt een optimale organisatie van de verkeersstromen, van volle zee tot aan de kade en omgekeerd. De organisatie van de scheepsreis wordt daarbij als een ondeelbaar proces gezien. Tijdens deze legislatuur zal verder werk worden gemaakt van een geïntegreerde nautische ketenbenadering op de maritieme toegangswegen naar onze havens. Wachttijden in de scheepvaart vermijden we zonder de nautische veiligheid in het gedrang te brengen. Een goede coördinatie tussen alle betrokken actoren is hierbij essentieel.

Om dit te realiseren, richten we havencoördinatieplatforms in, waar alle actoren die direct bij de ketenbenadering betrokken zijn, samenwerken op dezelfde werkvloer. Dit bevordert de onderlinge gegevensuitwisseling, de coördinatie en de samenwerking.

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart -het bilateraal orgaan dat verantwoordelijk is voor de uitvoering van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer - heeft een studie gelanceerd om de ketenbenadering voor de Scheldehavens te optimaliseren. De eerste

fase van de studie behelst een inventarisatie van de knelpunten en tekortkomingen in de keten. Deze probleemanalyse gebeurt vanuit verschillende invalshoeken: organisatorisch, nautisch-operationeel en juridisch. De tweede fase omvat de formulering van verbeterpunten op basis van de gedetecteerde knelpunten en het opstellen van een implementatieplan.

Uit een vergelijkend onderzoek is gebleken dat onze scheepvaartbegeleiding of het VTS (Vessel Traffic Services)-systeem voor het Schelde- en kustgebied tot de wereldtop behoort. Om die vooraanstaande positie te vrijwaren zal een langetermijnvisie VTS 2020 opgesteld worden. Daarbij wordt rekening gehouden met tal van elementen, zoals de te verwachten ontwikkelingen in de scheepvaart, technologie, navigatie-ondersteuning, omgevingsfactoren, VTS-organisatie, nautische ketenbenadering, enz.

In het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten zullen nog een aantal regelgevende initiatieven verder worden uitgewerkt. Hierin zullen de taken die het Vlaams Gewest uitvoert in het kader van het begeleiden van de scheepvaart en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, verder juridisch verankerd worden.

b. Continue modernisering van de overheidsvloot

De Vlaamse overheidsrederij DAB Vloot werd de voorbije legislatuur geoperationaliseerd. Dit leidde niet enkel tot een doorgedreven professionalisering en marktconforme werking, maar ook tot de uitvoering van een belangrijk investeringsprogramma. Deze operatie resulteerde zowel in een verbetering van de dienstverlening als in een verdere kwaliteitsverhoging en gunstiger ecologische resultaten. Dit investeringsprogramma, dat voorziet in de vervanging van de nog resterende oude schepen, wordt tijdens de komende legislatuur verder gezet.

In uitvoering van de reeds genomen beslissingen, zullen heel wat nieuwe vaartuigen door DAB Vloot in dienst worden gesteld: vijf nieuwe veerboten, een nieuwe boeienlegger/olieveegschip voor de kustwateren, een redeboot voor de dienstverlening aan het loodswezen, een zeewetenschappelijk vaartuig voor de kust, een nieuw peilvaartuig voor de Schelde en een polyvalent redevaartuig aan de kust (algemene dienstverlening). Daarenboven omvat het investeringsprogramma ook drie kleine SWATHs en één grote moederSWATH. Deze vaartuigen zijn op dit ogenblik in aanbouw, met het oog op een vernieuwde dienstverlening aan het loodswezen.

c. Een moderne en performante loodsorganisatie

In dialoog met (het loodswezen en) de andere actoren van de nautische keten, moet het loodswezen zorgen voor een doelmatige afwikkeling van de maritieme verkeersstromen. Dit draagt bij tot het garanderen van een maximale toegankelijkheid van de Vlaamse havens en zorgt eveneens voor een vermindering van de wachttijden. De dienstverlening is klantgericht en er wordt gestreefd naar een open communicatie met klanten en belanghebbenden.

De huidige Vlaamse beloodsingsmiddelen op zee zijn aan vervanging toe. Er werd geopteerd voor de toepassing van een modern beloodsingsconcept met de inzet van vier SWATH-vaartuigen die in de periode 2011 - 2012 in dienst worden genomen. De nieuwe beloodsingsmiddelen zullen ook in slechte weersomstandigheden kunnen blijven functioneren, waardoor de wachttijden voor de schepen opmerkelijk zullen verminderen.

De nieuwe, kostendekkende loodsgeldtariefstructuur is gebaseerd op de actuele kosten van de beide Loodswezens in de regio Scheldemonden en . zorgt voor een transparant systeem. Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te verbeteren zal de prijszetting van de dienstverlening jaarlijks vergeleken worden met de evolutie in vergelijkbare havens in de Hamburg-Le Havre range.

Sociaal overleg over de reorganisatie van het loodsproces en de optimalisering van de inzet van de loods moeten ertoe leiden dat de beschikbaarheid van de loodsen op een soepele manier wordt aangepast aan het scheepsaanbod. Het uitgangspunt is dat elk schip dat zich aanbiedt, onmiddellijk moet kunnen worden voorzien van een competente loods, tegen een aanvaardbare en betaalbare prijs.

1.1.2.2 Doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen

Het RIS (River Information Services) wordt verder ontwikkeld, in overeenstemming met de Europese standaarden en in overleg met onze buurregio's en -landen.

Door middel van dit RIS zal de waterwegbeheerder op een gebruiksvriendelijke, snelle en accurate wijze informatie kunnen aanbieden aan de schipperij, zoals informatie over hinder of calamiteiten en digitale vaarkaarten. Hierdoor zal de betrouwbaarheid van en de veiligheid op de waterweg gevoelig verbeteren.

Met het oog op de vlotte afhandeling van de binnenvaart zullen de automatische identificatiesystemen (AIS) een belangrijk ondersteunend instrument zijn. De via AIS ontvangen informatie zal, met respect voor de privacy van de binnenscheepvaart, ook aangewend kunnen worden om de verkeersafhandeling op waterwegen en aan sluizen aan te sturen. Om Een vlotte invoering van dit systeem bij zowel de waterwegbeheerders als de schippers mogelijk te maken, zal de toepassing van dit instrument door de gebruikers goed ondersteund worden.

Door de bedieningstijden uit te breiden in functie van de noden, kunnen de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen, optimaler worden gebruikt. Zo is voor het vervoer van bepaalde soorten goederen, voornamelijk containers, een waterweg vereist die 24 uur op 24 uur ter beschikking staat. Ook de beweegbare kunstwerken kunnen efficiënter bediend, worden door de invoering van afstandsbediening en het clusteren van verschillende kunstwerken. .

1.1.3 De verkeersveiligheid en –leefbaarheid verhogen (od)

De investeringen van de voorbije legislatuur in verkeersveiligheid renderen. Het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer is teruggedrongen van 1.146 verkeersdoden in 1990 naar 486 verkeersdoden in 2008.

Deze legislatuur moet een nieuwe belangrijke stap gezet worden in de realisatie van de ambities inzake verkeersveiligheid die in het Pact 2020 werden vastgelegd. Volgens dit pact dient het jaarlijks aantal doden op minder dan 200 en het aantal zwaargewonden op minder dan 1500 gebracht te worden tegen 2020.

Het uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid is de strategische visie uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. In dit plan worden zes krachtlijnen gedefinieerd voor meer verkeersveiligheid:

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer
2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag;
3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening;
4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader;
5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen;
6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid.

Deze zes krachtlijnen worden in wat volgt verder omschreven.

1. Opleiding en ervaring als solide basis voor elke verkeersdeelnemer

In de samenwerking tussen de bevoegdheidsdomeinen mobiliteit/verkeersveiligheid en onderwijs werken we aan de hand van educatieve activiteiten, waarbij de leerlingen rechtstreeks geconfronteerd worden met hun gedrag en de gevolgen ervan in het verkeer. De opname van een pakket basiskennis

van de verkeersregels en meer algemeen van een attitude en inzicht inzake mobiliteit worden zowel in het basisonderwijs als in het secundair onderwijs ondersteund.

Via doelgerichte campagnes en initiatieven werken we aan een verkeersveilige attitude, voornamelijk met betrekking tot de risicogroepen (senioren, jongeren, jonge beginnende bestuurders, motorrijders) en het gekende risicogedrag (gordeldracht, alcohol, drugs, snelheid) en. We werken samen met actoren met een voorbeeldfunctie zoals bijvoorbeeld Levenslijn Kinderfonds, vrachtwagenchauffeurs en motorrijders, aan concrete projecten, die het verkeersgedrag effectief kunnen beïnvloeden.

We onderzoeken de mogelijkheden om duurzame rijopleidingsterreinen ter beschikking te stellen. Opleidingen die gericht zijn op proactief rijgedrag kunnen een plaats krijgen binnen de rijopleiding.

De rode draad binnen het thema opvoeding is “levenslang leren”, waarbij extra aandacht uitgaat naar het wegwerken van hiaten in het aanbod voor alle doelgroepen.

We werken aan een opleidingsmethode ‘Rijopleiding in Stappen’ waarbij ook de huidige fasering van gebruiksrecht van het rijbewijs verbeterd wordt. Het luik “praktisch rijexamen” van het project ‘Rijbewijs op school’ – het zogenaamde ‘Start-to-Drive’- wordt geëvalueerd. Op basis van de evaluatie beslissen we over de eventuele verderzetting van deze rijopleiding.

2. Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag

Op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens blijven we gericht investeren in roodlicht- en snelheidscamera’s. De gekende aanvragen worden jaarlijks verzameld en gerangschikt op basis van de recentst beschikbare verkeersveiligheidsgegevens. Aan de hand van deze objectieve prioriteitenlijst krijgen de punten met de grootste onveiligheid of het hoogste risico voorrang bij de plaatsing van de onbemande camera’s.

De proefprojecten in verband met technologische ontwikkelingen zoals trajectcontrole, weigh-in-motion, toegangscontrole en het bewaken van tussenaafstanden worden opgevolgd, geëvalueerd en bij een positieve evaluatie uitgebreid.

Het omleiden van niet-lokaal zwaar vervoer en het weren van doorgaand verkeer uit de dorpskernen en het stedelijk distributienetwerk, vormen de essentie voor het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in deze kernen. We maken daarom verder werk van een methodiek voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk op mesoschaal en zetten een aantal pilootprojecten op. Daarin gaan we na hoe we het gebruik van het vrachtroutenetwerk kunnen stimuleren en zo nodig afdwingen. We doen dit in overleg met de betrokken steden en gemeenten en de transportorganisaties.

3. Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

We ondersteunen een verhoogd gebruik van dodehoekspiegels en –camera’s. De mogelijkheden worden onderzocht om het proefproject van de spiegelfastelplaatsen, na een positieve evaluatie, uit te breiden over geheel Vlaanderen.

We zetten in op nog meer technologische vernieuwingen zoals zichtveld verbeterende systemen en andere technische middelen zoals bijvoorbeeld LED lichtstrips.

De ontwikkelingen in de telematica of Intelligente Transport Systemen (ITS) bieden belangrijke perspectieven in verband met de interactie weg-voertuig-bestuurder. Deze initiatieven worden opgevolgd en geëvalueerd.

Door de verkeersborden onder te brengen in een verkeersbordendatabank, ingeschreven in een Europese context, moet er steeds een actueel totaalbeeld beschikbaar zijn, en kan het beheer ervan efficiënt en kostenbesparend gebeuren. Bovendien draagt de verkeersbordendatabank een bij tot een verhoogde verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een betere mobiliteit.

In samenwerking met de ITS-sector, zetten we ten volle in op het ontwikkelen van de toepassingsmogelijkheden zoals ISA-snelheidskaart en kwetsbaarheidsgegevens inzake verkeersveiligheid.

Bij de uitvoering van investeringen wordt bijzondere aandacht besteed aan concrete maatregelen met een groot verkeersveiligheidseffect. Ook de uitvoering van de aanbevelingen uit de verschillende vademecums voor fietsers en motorrijders wordt opgevolgd. Wat fietsers betreft zijn we extra waakzaam in verband met kruisingen tussen fietsers en ander verkeer. Voor motorrijders voorzien we vangplanken op risicolocaties en besteden we aandacht aan het risico op gladde wegdekken.

4. Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader

Vanaf 1 januari 2008 zijn de gewesten verantwoordelijk voor het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen die door de wegbeheerders worden opgesteld. Hiervoor werd een nieuw wetgevend kader uitgewerkt waarin een grotere autonomie voor de gemeentebesturen is voorzien. Vlaanderen zal van deze nieuwe bevoegdheid gebruik maken om de samenwerking tussen gemeenten te stimuleren bij het uittekenen van hun mobiliteitsbeleid.

Het nieuwe wetgevend kader zal worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. Ter ondersteuning van de wegbeheerders zal de Vlaamse Overheid een ondersteunende tool ontwikkelen voor de opmaak van aanvullende reglementen. Alle aanvullende reglementen zullen worden verzameld in een nieuw uit te bouwen databank en gevisualiseerd in een GIS-omgeving, zodat de meest recente reglementering op de verschillende wegen altijd gekend is. Daarbij wordt maximaal gebruik gemaakt van een dynamische wisselwerking met de Verkeersbordendatabank.

De regionalisering van de verkeersveiligheid wordt verder bepleit en nagestreefd. Hierbij worden onder andere volgende punten behandeld: de snelheidslimieten, de veiligheidsnormering van infrastructuur, de onteigeningsbevoegdheid, de overheveling van het verkeersveiligheidsfonds, de problematiek van het uitzonderlijk vervoer, de verkeersreglementeringsbevoegdheid, de handhavingbevoegdheid en de inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die hinder ondervinden ten gevolge van werken op het openbaar domein.

5. Aandacht voor bijzondere doelgroepen

We investeren in de ondersteuning van lotgenotenverenigingen van na(ast)bestaanden van verkeersslachtoffers. De samenwerking met de VZW Zebra, de Ouders van Verongelukte Kinderen, het steunpunt Algemeen Welzijnswerk en het Steunpunt Verkeersslachtoffers (Rondpunt) kaderen in deze doelstelling. Hierbij willen we extra aandacht besteden aan het luik preventie.

6. Onderzoek en betrouwbare data als basis voor een doeltreffend beleid

Vlaanderen beschikt nog steeds niet over betrouwbare cijfergegevens in verband met verkeersveiligheid. Daardoor is het bijna onmogelijk om een evaluatie te maken van gerealiseerde projecten en beleid in het algemeen. De ongevalldata, zoals ze momenteel worden verzameld en verwerkt door het ADSEI (FOD Economie), bereiken de Vlaamse overheid met een te grote vertraging, waardoor recente ongevalcijfers niet beschikbaar zijn. Bovendien zijn de beschikbare data onderling (doorheen de tijd en voor verschillende geografische entiteiten) niet steeds vergelijkbaar, doordat de ongevallen op verschillende tijdstippen ‘gecorrigeerd’ worden. Er zijn dus verschillende databestanden in omloop, wat de vergelijkbaarheid van de statistieken en van de ongevalgegevens uiteraard niet ten goede komt.

We streven naar een verbeterde registratie van de ongevalgegevens en versnelde procedures om toegang te krijgen tot de ongevalgegevens. Het is belangrijk te kunnen beschikken over recente en betrouwbare verkeersongevallenstatistieken en op die basis verkeersongevallenanalyses te kunnen uitvoeren. Hierin kadert ook de verdere uitbouw van het ongevallen-GIS.

We zorgen voor eigen Vlaamse verkeersongevallenanalyse en statistieken. Daarvoor maken we afspraken met andere overheden, sectoren en instellingen wat de toegang tot hun gegevens betreft.

Om dit te verwezenlijken zullen afspraken gemaakt moeten worden met andere overheden, sectoren en instellingen over de toegang tot hun statistische gegevens. De wettelijke bepalingen inzake privacy moeten uiteraard gerespecteerd worden, maar mogen er niet toe leiden, zoals op dit ogenblik

het geval is, dat recente gegevens niet beschikbaar zijn. Naast de afspraken in verband met toegang tot cijfers voor de verschillende partners, dient er ook een duidelijke communicatie over ongevallendata te zijn. De uitvoering van onderzoek ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid wordt verder gezet. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken-spoor Verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid staat ten slotte ook hoog op de Europese agenda. Zo dient de Europese richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur omgezet te worden in Vlaamse en federale regelgeving. Door middel van veiligheidsaudits op het wegennet, met in een eerste fase een focus op het TEN-T netwerk, worden proactief verkeersveiligheidsanalyses gemaakt. Deze verkeersveiligheidsaudits zullen immers een integrerend deel zijn van het ontwerpproces van nieuwe infrastructuurprojecten op TEN-T wegen. De vaststellingen uit deze analyses zullen worden gebruikt om de verkeersveiligheid gericht te verbeteren.

1.2 Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoer aanbod (sd)

1.2.1 De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen (od)

a. Doorstroming

Een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer en draagt zo bij tot een modal shift naar het openbaar vervoer. Bovendien draagt het bij aan een verlaging van de exploitatiekosten en bijgevolg aan een efficiëntere besteding van het exploitatiebudget van De Lijn. Een herinrichting van de openbare weg, vaak met de aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding, is een belangrijke maatregel om de doorstroming te verbeteren. Dergelijke uitgebreide ingrepen zijn echter niet overal mogelijk en opportuun, omwille van de ruimtebeperking, o.a. ter hoogte van kruispunten. De investeringen in een betere doorstroming voor het openbaar vervoer dienen dan ook te geëvalueerd te worden.

De taskforce Doorstroming – samengesteld uit vertegenwoordigers van De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer - volgt de opmaak en de uitvoering van het doorstromingsprogramma op. Via deze taskforce zullen de investeringen afgewogen worden ten aanzien van de effectief gerealiseerde tijdswinst. De reeds gedane investeringen in doorstroming (busbanen, VKL, uitstulpende halten, ...) zullen objectief vergeleken worden. Deze analyse zal belangrijk zijn om de meest kostenefficiënte oplossing te kennen, nieuwe investeringen goed af te wegen en prioriteiten te stellen .

Naast de klassieke verkeerslichtenbeïnvloeding maken we werk van een nieuw, innovatief systeem waarbij de voertuigen van het openbaar vervoer verkeerslichten kunnen beïnvloeden. De nieuwe technologie maakt gebruik van de GPS-techniek (lokalisatie voertuigen) en van Korte AfstandRadio/KAR (communicatie tussen voertuigen van De Lijn en verkeersregelaars van AWW). Zo moeten we een kostenbesparing realiseren en de flexibiliteit en betrouwbaarheid verhogen. Deze systemen zullen verkennend worden getest langsheen het traject van de kusttram, waarna ze eventueel worden uitgebreid tot een pilootproject op een buslijntraject.

b. Een ééngemaakt vervoersbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders

We realiseren een ééngemaakt vervoersbewijs met de verschillende vervoersaanbieders, zodat de gebruiker van het openbaar vervoer niet gehinderd wordt in zijn of haar overstap van het ene vervoersbedrijf naar het andere. In een eerste stap realiseren we daarvoor de digitalisering van het vervoersbewijs en stemmen hiervoor af met de al genomen initiatieven van andere gewesten ter zake..

Daarnaast moet integratie van de tarieven van de verschillende openbaar vervoeraanbieders het mogelijk maken dat de keuze voor de snelste en kortste verplaatsing niet financieel wordt afgestraft. Dit is van belang in en rond Brussel, maar ook aan de buitengrenzen van Vlaanderen.

c. Tariefbeleid bij De Lijn

Buiten de jaarlijkse indexering zal het algemene prijspeil van de tarieven van de Lijn niet stijgen. Doelgroepgericht zijn wel variaties in het prijspeil mogelijk.

Voor het huidige net van ontsluitende stadsbedieningen en streeklijnen volstaat het bestaande tariefsysteem. Zodra de Lijn start met de uitbating van echte snelbussen, streektrams en lightrails, moet de mogelijkheid bestudeerd worden om ook de factor snelheid in de tarieven te verwerken. Deze structurerende lijnen moeten immers samen met de trein kunnen verkocht worden.

Uit tal van studies blijkt dat het aanbieden van gratis openbaar vervoer niet tot gevolg heeft dat men zijn auto thuis laat. Factoren die mensen ertoe aanzetten het openbaar vervoer te gebruiken (de zgn. ‘pull-factoren’) moeten aangevuld worden met factoren die mensen weghouden van een te vanzelfsprekend gebruik van de auto als eerste keuze (de zgn. ‘push-factoren’): parkeerbeleid, meer fietsvoorzieningen, verkeerssturingssystemen en prijsmaatregelen.

d. Dienstverlening aanpassen waar nodig

De congestie op ons wegennet heeft ook gevolgen voor het openbaar vervoer en dreigt de komende jaren toe te nemen.

Maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren zijn omwille van de ruimtebeperking niet overal mogelijk. Alle voertuigen zijn uitgerust met GPS, waardoor alle ritten (uitgezonderd bij eventuele technische defecten) kunnen gevolgd worden. Daarnaast beschikt De Lijn over bijkomende software ondersteuning die het mogelijk maakt de dienstregeling op een objectieve manier te analyseren (monitoringsysteem en module ATP in hastus). Een dienstregeling waarbij de rijtijden gans de dag en alle rijperiodes dezelfde zijn, is gezien de huidige toenemende congestie niet meer van deze tijd. Aangezien we de klant een kwaliteitsvol openbaar vervoer willen aanbieden, is het noodzakelijk om het aanbod aan te passen in functie van het moment van de dag (ochtendspits, avondspits, dal,...) of aan de periode waarin de ritten worden uitgevoerd (schoolperiode, juli – aug, klein verlof, wekdagen, zaterdagen, zondagen). Deze voorstellen voor aanpassing van dienstregelingen zullen door de Lijn met de werknemers worden overlegd.

e. Een betere communicatie voor de klant/

Het passagiersinformatiesysteem is een essentieel element in de dienstverlening. Zowel voorziene (werken) als onvoorziene (ongevallen) storingen kunnen een aanzienlijke impact hebben op de uitvoering van de ritten. De klanten hebben nood aan correcte “real time” informatie.

Het passagiersinformatiesysteem kan ook helpen om de drempel naar het openbaar vervoer te verlagen. Het huidige systeem, dat wordt geëvalueerd, laat in beperkte mate toe om boodschappen mee te delen aan de reizigers. Eventuele uitbreiding dient getoetst te worden aan deze evaluatie en aan de geraamde kosten en baten. De Lijn dient ook in te inspelen op de nieuwe media (e-mail, sms, bestaande en nieuwe passagiersinfo, ...) om de klant te informeren.

1.2.2 De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen (od)

a. Een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn.

De benchmarkstudie van het openbaar vervoer zal de basis vormen voor de monitoring van de beleidsdoelstellingen. Ook het Rekenhof formuleerde eerder al nuttige aanbevelingen over de financiering, het verzamelen van statistisch materiaal en de efficiëntie bij De Lijn. We zullen met deze aanbevelingen rekening houden bij de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn.

Essentiële beheersgegevens als reizigersaantallen, reizigerskilometers, kostendekkingsgraad, efficiëntie- en effectenmetingen op realistische basis zullen moeten worden aangereikt en structureel gemonitord.

In de nieuwe beheersovereenkomst leggen we de nadruk op het verleggen van de focus naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt.

b. Een hogere kostendeckingsgraad

De Lijn zal een hogere kostendeckingsgraad realiseren zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De te nemen maatregelen moeten gericht zijn op efficiëntieverhoging, onder meer door te focussen op een vraaggestuurd aanbod.

Een eerste pijler is het voluit inzetten van de modelmatige planning en het moderniseren van de software waar nodig.

Om dit model te voeden heeft De Lijn nood aan essentiële beheersgegevens die de huidige planning in kaart brengen. Een vergelijking van de kostenefficiënte planning van de ritorders en diensten is aan de orde. In de beheersovereenkomst zal bepaald worden welke de noodzakelijke beheersgegevens zijn die structureel in kaart moeten gebracht worden. Het kan gaan om beladen kilometers, niet beladen kilometers, % stationnement, % dienstactiviteiten op het voertuig, % dienstactiviteiten niet op het voertuig, ... Deze essentiële beheersgegevens zullen structureel moeten gemonitord worden en zowel intern als extern (indien mogelijk) vergeleken worden.

Door de invoering van de boordcomputer en de smartcard zullen we in de nabije toekomst een duidelijk zicht hebben op de bezetting van de voertuigen. Deze gegevens zijn cruciaal om de nodige statistieken te genereren, zoals in verband met de bezettingsgraad.

Op die manier wordt dit een interne benchmark, zowel voor de eigen diensten als voor de exploitanten. (Uiteraard zal er bij de evaluatie van de kostenefficiëntie rekening worden gehouden met regionale verschillen en andere verschillen die te verklaren zijn).

Dit alles moet resulteren in een meer efficiënte planning van diensten en ritten, zowel voor bestaande als voor nieuwe lijnen. Bij het realiseren van de kostenefficiëntie besteedt De Lijn de nodige aandacht aan overleg met de sociale partners.

Tot slot onderzoeken we de mogelijkheid om belbussen in te zetten op onderbezette lijnen en onderbezette belbussen te vervangen door taxi's. Het uitgangspunt moet zijn te streven naar de inzet van het meest efficiënte openbaar vervoermiddel.

c. Meerjareninvesteringsprogramma

We wensen een transparant openbaar vervoerbeleid te realiseren. Het fysisch programma wordt een duidelijk meerjarenprogramma, waarin de prioriteiten van de meerjareninvesteringen beschreven zijn. De Mobiliteitsvisie 2020 wordt als leidraad genomen voor het opzetten van de prioriteiten voor de volgende jaren. De Lijn zet hierbij de eerste stap: de opmaak van een meerjarenplanning per provincie, gebaseerd op economische en maatschappelijke kosten/batenanalyses en in overleg met het lokale maatschappelijk middenveld.

Van de lopende strategische projecten evalueren we de economische kosten en baten. De eerste jaren gaat de prioriteit naar de "MUST HAVE" projecten die essentieel zijn voor de exploitatie van De Lijn.

d. Marketingacties evalueren

Marketingacties blijven noodzakelijk voor het imago en de klantenwerving van De Lijn, maar door de invoering van de boordcomputer en de smartcard (aantal reizigers is gekend) zal het mogelijk zijn de marketingacties meer gericht in te zetten. Elke marketingactie zal geëvalueerd worden, waarbij telkens een afweging van de kosten/baten en een analyse van de resultaten zal gemaakt worden. Op die manier kan de al dan niet noodzaak van een marketingactie aangetoond worden. Indien blijkt dat bepaalde marketingacties niet het gewenste resultaat opleveren, worden ze bijgestuurd.

1.2.3 Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobiele(n) (od)

a. Beter toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap

Alle vormen van regulier vervoer moeten op termijn zonder hulp toegankelijk zijn voor iedereen, ongeacht de manier waarop een persoon zich voortbeweegt. Personen met een handicap zijn daarbij een belangrijke doelgroep, vooral omdat ze weinig alternatieven hebben om zich over grotere afstanden te verplaatsen. Nu de lage vloervoertuigen al in grote mate zijn ingevoerd, is een inhaaloperatie vooral nodig op het vlak van de inrichting van het openbaar domein. Het vraagafhankelijk vervoer moet dan weer worden geïntegreerd met andere bestaande initiatieven. Er zal onderzocht worden wat de kostprijs is voor deze integratie. Bijkomend zullen eveneens alternatieve constructies onderzocht worden. Het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen wordt erkend als gesprekspartner.

b. Garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobiele(n)

Er zullen initiatieven worden genomen om de vervoersmogelijkheden voor minder mobiele(n) te garanderen. Hierbij worden de minder-mobiele-centrales en de Diensten aangepast vervoer ondersteund. Er komt een specifieke erkenning en éénvormigheid van de minder-mobiele-centrales.

In tweede instantie zal verder onderzocht worden wat de kostprijs is voor het concept dat het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid uitgewerkt heeft. Bovendien zal verder onderzoek naar alternatieve constructies uitwijzen in hoeverre de vervoersorganisatie van personen met beperkte mobiliteit zou kunnen geoptimaliseerd worden. Er wordt geopteerd voor een gebiedsdekkende en complementaire organisatie.

In derde instantie zullen bijkomende proefprojecten opgezet worden.

1.2.4 Een afgestemd spooraanbod (od)

Het vervoer per spoor is een federale bevoegdheid. Het spoor is echter een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid en draagt bij tot de goede bereikbaarheid van Vlaanderen, zowel voor personen als voor goederen. Het beleid inzake spoorwegen is dus niet los te zien van het hele mobiliteitsbeleid, met inbegrip van het haven- en luchthavenbeleid. Er is ook een nauwe band met het stads- en streekvervoer, dat in zekere mate complementair is. Anderzijds zijn er belangrijke raakvlakken tussen de spoorwegen en andere Vlaamse beleidsdomeinen, zoals ruimtelijke ordening en leefmilieu.

De exploitatie van het spoorvervoer wordt stapsgewijs geliberaliseerd. Dit is nu reeds het geval voor het goederenvervoer per spoor en voor het internationaal reizigersvervoer gebeurt dit op 1/1/2010. De liberalisering van het binnenlands reizigersvervoer is gepland voor 2017.

a. Naar een beter overleg

Het Vlaamse Gewest hecht veel belang aan structureel overleg en de inspraak bij de totstandkoming van het eerstvolgende meerjaren-investerings-programma van de NMBS-groep, in opvolging van het programma 2001-2012. Het meerjarenprogramma van de NMBS willen we zo goed mogelijk afstemmen op de mobiliteitsvisie in Vlaanderen. De nodige initiatieven zullen worden genomen om een structuur voor overleg en rapportering uit te bouwen tussen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de spoorweginfrastructuurbeheerder

b. Streekgebonden personenvervoer per spoor

Meer woon-werkverplaatsingen moeten met het openbaar vervoer verlopen en het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteit moet vergroten.

Om dit te bereiken zullen we onder meer bij de federale en de andere gewestregeringen aandringen op een versnelde realisatie van het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en om Brussel. De voorstedelijke vervoersnetwerken rond Gent en Antwerpen worden in het kader van de toekomstplannen van De Lijn

mee onderzocht. In dit kader is ook een verdere tariefintegratie medebepalend voor het succes. Zo kunnen tramprojecten in Vlaanderen, met de focus op die plaatsen waar een groot vervoerspotentieel aanwezig is, maar slagen wanneer ze aantakken op knooppunten van het treinnetwerk. Met het oog op de onderlinge afstemming van het spoorvervoer op het stads- en streekvervoer, de concrete regeling van de aansluitingen en overstapmogelijkheden en de inzet van de meest moderne informatiemiddelen is een structureel overleg tussen het Vlaams Gewest en de NMBS noodzakelijk.

Bij de uitbouw van lightrail kan gemeenschappelijk gebruik gemaakt worden van de spoorweginfrastructuur. Met de NMBS-groep zal overlegd worden welke secundaire spoorlijnen of spoordiensten hiervoor in aanmerking kunnen komen.

c. Uitbouw van stations als knooppunten van multimodaal vervoer

Het spoornet dat beheerd en uitgebouwd wordt door de NMBS-groep is een essentiële schakel, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. Daarom moet Vlaanderen ook mee kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet de hoogste prioriteit moeten krijgen.

d. Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer als noodzakelijke voorwaarde voor een modale shift in de Vlaamse havens en de logistieke hot spots

Het is een feit dat een capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer een voorwaarde is voor het realiseren van een modale shift in de Vlaamse havens en de logistieke hotspots. Dit element zal meegenomen worden bij het ontwikkelen van een spoorstrategie voor Vlaanderen.

1.3 Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa (sd)

Met de ondertekening van het Pact 2020 werd een nieuwe stimulans gegeven aan het plan Vlaanderen in Actie (ViA). Met dit plan zullen we ervoor zorgen dat Vlaanderen tegen 2020 tot de top vijf van de Europese regio's behoort op elk maatschappelijk domein. Op logistiek vlak is Vlaanderen nu al de topregio van Europa. We willen deze positie verbeteren door te blijven inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De verdere ontwikkeling van Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa is één van de belangrijke doorbraken van Vlaanderen in Actie. We zullen hierin dan ook de coördinerende rol opnemen.

1.3.1 Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren (od)

De optimalisering van de logistieke ketens en de bundeling van de logistieke stromen tot grotere stromen, die beter in aanmerking komen voor vervoer via de alternatieve modi (binnenvaart, spoor), moeten er voor zorgen dat Vlaanderen zich verder kan ontwikkelen als slimme draaischijf van Europa.

Om de havens- de economische motoren van Vlaanderen- in topconditie te houden, is het van groot belang de logistieke ketens verder te versterken en te verankeren. Dit kan onder andere door de verschillende schakels binnen de keten beter op elkaar af te stemmen. We verankeren logistieke ketens door het aanbieden van logistieke toegevoegde waarde activiteiten en logistieke concepten in het achterland.

Ook willen we er voor zorgen dat de bestaande initiatieven op elkaar worden afgestemd om versnippering en dubbel werk te vermijden en om elkaar te versterken en aan te vullen.

a. Logistieke ketens optimaliseren , o.m. via bundeling en clustering

Vlaanderen heeft zijn logistieke topositie te danken aan een aantal specifieke troeven die als een puzzel in elkaar passen en die ervoor zorgen dat Vlaanderen een ideale vestigingsplaats is voor Europese distributie. Om de logistieke ketens ook in de toekomst te (blijven) beheersen, moeten we vandaag de kans grijpen om onze concurrentiekracht te behouden en zelfs te verstevigen.

Door activiteiten en goederenstromen te clusteren en te bundelen op specifieke locaties die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn, kunnen logistieke stromen worden gebundeld tot grotere stromen die via alternatieve modi (binnenvaart, spoor) kunnen worden getransporteerd. Op deze manier houden we meer vrachtwagens van de weg en kunnen de verschillende schakels binnen de logistieke keten beter op elkaar worden afgestemd. Dit leidt tot een betere benutting van de bestaande capaciteit van de verschillende transportmodi alvorens het transportnet verder uit te breiden.

Zoals hierboven reeds aangehaald, is het zeer belangrijk de verschillende schakels binnen de keten beter op elkaar af te stemmen. Zo blijkt het verschuiven van goederenstromen in de tijd van de dag onder specifieke omstandigheden een efficiënte oplossing te zijn om enerzijds bedrijfseconomische logistieke besparingen te realiseren, en anderzijds externe effecten zoals congestie, emissies, lawaai,... te reduceren. Het organiseren van goederenstromen op de meest kostenefficiënte manier, houdt immers vaak in dat vrachtstromen buiten de congestiemomenten worden ingepland en dus de ochtend- en avondspits bijkomend ontlasten.

De tweede doelstelling bestaat erin bedrijven ertoe aan te zetten om rationeel na te denken over een duurzame en kostenefficiënte organisatie van hun transportstromen. Het inzetten van logistieke consultants is hierbij aangewezen. Vaak worden transportstromen immers georganiseerd vanuit 'gewoonte' en is de verlader zich niet bewust van mogelijke efficiëntiewinsten door verschuivingen. Ook voor andere spelers van de keten kan dit voordelen opleveren. Streven naar afstemming tussen de verschillende spelers en naar (zowel economische als ecologische) optimalisaties van de volledige logistieke keten behoort dan ook mee tot de doelstellingen.

De verdere uitsplitsing van goederenstromen naar het hinterland moet frequenter via het spoor en de binnenvaart geschieden. De distributiecentra, die deze vervoersstromen moeten rationaliseren, dienen daarom op goed doordachte locaties te worden ontwikkeld worden en prioritair te worden geclusterd in multimodale knooppunten.. Deze clustering en bundeling van goederen laten een rendabele inzet toe van spoor- en binnenvaartshuttles naar het hinterland. Het is één van de elementen die deel uitmaken van het ‘extended gateway’- concept, dat we hiermee verder invulling willen geven.

Om de logistieke keten te optimaliseren is het verbeteren van de informatiestroom die gepaard gaat met de goederenstroom ook essentieel.

We zetten in op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde. Dergelijke activiteiten moeten prioritair tot stand komen op specifieke locaties, die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn. Waar goederenstromen voldoende dik zijn, wordt multimodaal vervoer via waterweg of spoor haalbaar.

Om te evolueren naar een duurzamere logistiek is een mentaliteitswijziging nodig bij logistieke actoren. Ook de consument, de laatste schakel in de logistieke keten, zal daarvoor groener moeten gaan denken.

We willen bedrijven stimuleren om bewust te kiezen voor een kleinere milieu-impact. Berekenen van de ‘carbon footprint’(ecologische voetafdruk?) kan daarbij verhelderend en stimulerend werken. Bedrijven moeten zich de vraag durven stellen of alle transportbewegingen wel noodzakelijk zijn en moeten gestimuleerd worden om onnodige verplaatsingen te schrappen. Er moet op alle mogelijke manieren gestreefd worden naar een zo hoog mogelijke beladingsgraad, zowel heen als terug. Op deze wijze kan de efficiëntieverhoging van een onderneming hand in hand gaan met een daling van de milieu-impact van haar logistieke activiteiten.

b. Comodaliteit

Co-modaliteit wordt beschouwd als één van de oplossingen voor zowel bedrijfsinterne logistieke problemen als voor negatieve maatschappelijke effecten van een te eenzijdig modusgebruik. Hoewel multimodaliteit reeds lange tijd wordt gepromoot, is er nog een groot potentieel tot verbetering in de praktijk. Vooral demonstratie kan hierin een belangrijke rol spelen. We stellen immers vast dat alternatieve modi vaak onvoldoende gekend zijn bij verladers. Door modusneutrale informatie te verschaffen over de verschillende transportmogelijkheden en door aan te tonen dat alternatieve modi tot efficiëntiewinsten kunnen leiden, zullen bedrijven gestimuleerd worden om hun goederenstromen te herbekijken. Door de voordelen van de afzonderlijke transportmiddelen te combineren, ontstaan de meest concurrentiële logistieke ketens.

Binnen modi kan ook samenlading tot meer efficiënt vervoer leiden, met heel wat bedrijfseconomische en maatschappelijke positieve effecten als gevolg. Na voorafgaande modellering willen we dit in de praktijk omzetten met concrete cases. Ook hierin ligt een taak voor de logistieke consulenten: mogelijkheden tot samenlading onderzoeken op bedrijfsniveau .

Op provinciaal niveau worden binnen vijf actiedomeinen (‘infrastructuur’, ‘ruimte’, ‘marktorganisatie’, ‘marketing en bewustwording’, en ‘kennis en innovatie’) m.b.t. clustering- en bundelingsinitiatieven prioritaire actieprogramma’s uitgewerkt en wordt er , in afstemming met Flanders Logistics, onderzoek gedaan naar projecten en acties op provinciaal niveau.

De verknoping van de netwerken van de verschillende modi, comodaliteit, is erg belangrijk om tot een geïntegreerde logistieke keten te komen. Havengebieden en bedrijventerreinen zijn niet altijd voldoende ontsloten via waterweg, weg en spoor.

c. Ecocombi's

Ecocombi's zijn langere en/of zwaardere vrachtwagencombinaties. Deze vrachtwagens kunnen de wegvervoerefficiëntie verhogen.

Op 18 april 2007 werd een voorstel tot resolutie ingediend in het Vlaams parlement betreffende het opzetten van een proefproject voor Ecocombi's. Op 10 juli 2007 werd de tekst aangenomen door de plenaire vergadering. De Vlaamse Regering wordt gevraagd de nodige stappen te ondernemen om een proefproject voor Ecocombi's op te zetten, met het oog op een verbetering van de efficiëntie van het wegtransport op ecologisch en economisch vlak, zonder aan het marktaandeel van het spoor en de binnenvaarte raken. Het is dan ook de bedoeling om een proefproject op te starten, mits het respecteren van de nodige veiligheidsvereisten, waarbij deze doelstelling getest kunnen worden.

d. Vrachtroutenetwerk

We realiseren een vrachtroutenetwerk om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te vergroten en vrachtwagens weg te houden uit stads- en dorpskernen.

e. Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie

De logistieke keten in de stedelijke omgeving kent zijn eigen specifieke noden en wensen. De combinatie van goederenstromen en personenverkeer in een gebied met hoge bevolkingsdensiteit vereist een specifieke aanpak.

De term "fijnmazige distributie" slaat op het organiseren van de distributie in stedelijke omgeving, maar kan in het algemeen gebruikt worden voor het regelen van goederentransport in bebouwde zones volgens oorsprong of bestemming van het vervoer. De doelstelling is het vlot laten verlopen van de distributie en het reduceren van hinder voor de betrokken omgeving.

Om dit te realiseren zetten we ondermeer in op een aantal pistes:

Stille laad- en losoperaties in stedelijke omgeving tijdens de dagrand (incl. het nagaan van beleidsmatige optimalisaties n.a.v. het in kaart brengen van bestaande venstertijden in steden en gemeenten)

- Fijnmazige bundeling van stromen
- Gebruik van rivieren en kanalen voor stedelijke bevoorrading
- Opzetten van vaste leverplaatsen in steden

Uitbreiding van fietskoeriersystemen

-Voor elk van de thema's zal de vertaalbaarheid naar de Vlaamse context worden nagegaan. We starten pilootprojecten op met als doel de resultaten ervan in een volgende fase te toetsen op veralgemeenbaarheid en vertaling naar mogelijke optimalisaties in het beleid.

f. Promotie van de scheepvaart

Vervoer te water haalt het wat milieuvriendelijkheid betreft nog steeds op vervoer over de weg. De blijvende inzet op vervoer te water is noodzakelijk om de impact van het transport op het milieu zo beperkt mogelijk te houden. Toch moeten ook in de scheepvaart blijvend inspanningen worden gedaan om de milieuprestatie verder te verbeteren.

Ondanks alle inspanningen uit het verleden zijn de mogelijkheden en opportuniteiten van de binnenvaart nog onvoldoende bekend bij niet-gebruikers. De overheid zal, in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Vlaanderen en via samenwerkingsverbanden met het bedrijfsleven, het gebruik van de binnenvaart bevorderen. Hiertoe zullen de inspanningen op vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing van de binnenvaart in het goederenvervoer opgedreven worden.

g. Shortsea shipping

Shortsea shipping heeft een groot potentieel om het intra-Europees transport over de weg te ontlasten. Sinds de jaren '90 is shortsea shipping immers de enige transportmodus die de groei van het wegtransport kan bijhouden. Het is bovendien een duurzaam alternatief voor de groeiende congestie op de Europese wegen.

Shortsea shipping is vaak een centrale schakel in een multi-, inter- of co-modale transportketen. Als grensoverschrijdende transportmodus is SSS per definitie een Europees verhaal in een betrouwbaar, veilig en milieuvriendelijk deur-tot-deur concept, zowel voor in- en uitvoer als voor transitverkeer. Samenwerking met binnenvaart, spoor en weg is evident, waarbij elke modus op zijn waarde(n) wordt beoordeeld.

In lijn met het recente Europese communicatie en actieplan "European Maritime Transport Space without barriers" werken we aan ruimte voor short sea shipping in de havens. Als consolidatiepunt voor goederenstromen kunnen hier kritische goederenmassa gecreëerd worden die als beginpunt van een Motorways of the Sea, één van de belangrijkste Europese shortsea projecten, kan fungeren. Hierbij worden nog meer lading en meer lijndiensten aangetrokken. Gezien het belang van shortsea in het totaal van de behandelde trafiek in de Vlaamse havens, moet bij de verdere ontwikkeling van deze havens, ook aan deze transportmodus de nodige aandacht besteed worden. Vlaanderen kan hier een faciliterende rol spelen.

De transportmodus shortsea shipping heeft daarnaast nog altijd te kampen met zwaardere administratieve procedures dan het wegtransport. We werken daarom aan een verdere vereenvoudiging van deze procedures, om op die manier bij te dragen aan de realisatie van een echte "common maritime space".

1.3.2 Innovatie in de logistieke ketens stimuleren (od)

Innovatie speelt een belangrijke rol in het voorzien van de randvoorwaarden voor logistiek, maar dient tegelijk op een constructieve manier ruimte te laten voor de marktwerking. Zij is ook een cruciaal element dat bijdraagt tot het behouden van de toppositie die Vlaanderen op vlak van logistiek inneemt en wenst te behouden en versterken. We ondersteunen zowel de ontwikkeling van nieuwe logistieke concepten voor het goederenvervoer als de inzet van moderne telematica- en communicatietechnologie om de logistieke, multimodale vervoersketens door Vlaanderen zo concurrentieel mogelijk te maken.

Binnen goederenvervoer en logistiek worden aan een toenemend ritme innovaties geïntroduceerd. Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het vertalen van de resultaten van innovatief onderzoek naar concrete proefprojecten om de onderzoeksresultaten uit te testen en vervolgens verdere implementatie te bewerkstelligen. Duurzaamheid is daarbij één van de thema's die uitdagen tot een heruitvinden van de logistieke keten.

Bijzondere aandacht gaat hierbij naar het aanmoedigen van initiatieven inzake groene logistiek en optimaliseren van retourstromen.

. Het is belangrijk dat relevante technologische ontwikkelingen te inventariseren en in een typologie onder te brengen, in functie van mogelijke inzetbaarheid en groenere logistiek en transport. Uit die typologie kan nagegaan worden of bepaalde innovaties, die zowel op economisch als op ecologisch vlak voordelen opleveren, kunnen worden gegeneraliseerd naar een breder aantal spelers. We werken ook verder aan de roadmap groene logistiek die een beeld moet geven van initiatieven die elders succesvol zijn geweest en die ook in Vlaanderen een meerwaarde kunnen betekenen.

Voorstellen tot innovatief onderzoek moeten vanuit de verschillende invalshoeken van logistiek in brede zin aangeleverd worden. Het kan hier gaan over voertuigtechnologie, goederenbundeling, ICT-tools, pijpleidingentransport. De inspanningen op vlak van innovatieve overslagconcepten en nieuwe binnenvaartmarktsegmenten (palletvervoer, vervoer van huishoudelijk afval, containers, etc.) worden geïntensifieerd.

Ook het optimaliseren en rendabiliseren van het vervoersaanbod op de kleinere waterwegen vraagt om innovatieve vervoer- en overslagconcepten. Voor deze kleinere waterwegen wordt daartoe werk gemaakt van specifieke vervoerseenheden die het mogelijk moeten maken om met een beperkte personeelsinzet een maximum aan goederen te vervoeren. Deze rendementsverbetering moet het mogelijk maken dat de binnenvaart ook voor deze regio's een haalbaar vervoersalternatief wordt.

We onderzoeken in welke mate pijpleidingtransport, onder meer voor de chemische industrie, de andere transportmodi kan ontlasten, onder meer door extra onderzoek naar een transparanter en sneller vergunningenbeleid. We zoeken naar Europese middelen om een pilootproject op te starten.

1.3.3 Promotie van Vlaanderen als logistieke regio (od)

a. Draagvlak bij de bevolking en de belanghebbenden vergroten

De mobiliteit beheersen en duurzamer maken is voor het dichtbevolkte Vlaanderen een enorme uitdaging. Zowel het personen- als het goederenvervoer blijven toenemen, waardoor files aangroeien en het risico op ongevallen stijgt. Logistiek wordt vaak vereenzelvigd met 'goederenvervoer', waardoor het ook vaak een negatieve connotatie heeft. De beperkte kennis van logistieke processen en het belang van logistiek als essentieel onderdeel van economische activiteiten bij het grote publiek en specifiek bij jongeren worden als een belangrijk knelpunt ervaren. Meestal reduceren zij logistiek tot vervoer en magazijnen en kennen zij de innovatieve aspecten, inspanningen op vlak van duurzaamheid niet. Jongeren hebben dan ook vaak slechts zeer beperkt kennis van bestaande logistieke opleidingen en de opportuniteiten van de logistieke arbeidsmarkt. Goed opgeleide logistieke arbeidskrachten zijn echter essentieel om onze sterke positie inzake know-how van logistieke processen te behouden.

Voor laatstejaarsleerlingen secundair onderwijs introduceren we het kennismakingspakket logistiek en worden attractieve uitwisselingsprogramma's over logistiek opgezet.

Om het draagvlak voor logistiek bij de bevolking en de belanghebbenden te verhogen moeten gerichte communicatieacties opgezet worden die bijdragen tot een helder inzicht in alle aspecten van de logistieke keten en in het belang van logistiek voor de welvaart van Vlaanderen. Hierbij moet ook duidelijk worden gemaakt dat logistiek naar duurzame, economische en vernieuwende oplossingen streeft, die de druk op de mobiliteit kunnen verminderen. Om in Vlaanderen een goed klimaat voor logistiek in al zijn aspecten te verkrijgen, zal een structureel overleg met de sector en de sociale partners worden ingesteld, zodat een eensluidende visie op 'duurzame logistiek' kan leiden tot een betere perceptie van en kennis over de maatschappelijke baten van logistiek.

b. Vlaanderen promoten als logistieke regio

De kwaliteit van Vlaanderen als logistieke hub op Europees- en wereldniveau is onvoldoende gekend. Ook is de kracht van Vlaanderen als logistieke groeipool te weinig bekend bij ondernemers in het buitenland. Via een marketingstrategie en –plan en een krachtig set aan representatieve meertalige communicatietools, moeten buitenlandse investeerders overtuigd worden van de voordelen van Vlaanderen als logistieke regio bij uitstek.

Permanente monitoring van ons logistieke klimaat in het buitenland, een permanente evaluatie van de communicatie-inspanningen en dito bereik bij de aangesproken doelgroepen, zullen het promotiebeleid op een professionele wijze alle slaagkansen geven.

c. Stroomlijnen van de communicatie met betrekking tot logistiek

Wat de communicatie rond logistiek, havens, transport over water,... betreft, zal vertrokken worden van het principe van eenduidigheid. We bundelen de krachten om te zorgen voor een gelijklopende boodschap. Dit zal de effectiviteit en de herkenbaarheid van de communicatie verbeteren.

1.3.4 Logistiek Vlaanderen – “Samen sterk” (od)

Een combinatie van factoren heeft Vlaanderen tot een uitzonderlijke logistieke regio in Europa gemaakt. Om onze positie als topregio van Europa te verbeteren moeten we blijven inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met hoge toegevoegde waarde. Tevens zullen we versnippering moeten tegengaan en ervoor zorgen dat de initiatieven op elkaar worden afgestemd.

Dit kunnen we pas tenvolle waarmaken wanneer deze doelstelling wordt gerealiseerd in nauw overleg met de stakeholders. Dit vormt de basis voor “Flanders Logistics”.

Daarbij mogen we evenwel niet voorbijgaan aan de specifieke knelpunten, noden en ook opportuniteiten die vanuit verschillende sectoren geformuleerd worden om ten volle te kunnen bijdragen aan de gestelde ambities van Vlaanderen in Actie (VIA).

Onze vier Vlaamse zeehavens kunnen hun concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse concurrentie versterken door hun krachten te bundelen. Op een aantal gebieden, zoals bijvoorbeeld de uitwerking van efficiënte informatie- en communicatienetwerken, de verbetering van het imago bij het brede publiek of de invulling van vacatures kunnen synergievoordelen worden gerealiseerd. Om deze samenwerking vorm te geven, heeft de vorige regering Flanders Port Area uitgewerkt. Hiermee biedt de Vlaamse overheid ondersteuning aan de dynamiek van de Vlaamse zeehavens via een samenwerking met de havenbesturen en met de private sector. Flanders Port Area werd concreet vorm gegeven in een programma van een tiental actiepunten. Tijdens de vorige legislatuur werden reeds een aantal acties opgestart. Het promotiebeleid en de acties rond het vergroten van het maatschappelijk draagvlak worden concreet ingevuld. Ook inzake ICT, met de uitwerking van het Cargo Community system, wordt verdere samenwerking vooropgezet.

Vlaanderen beschikt met een goed netwerk van bevaarbare waterwegen over een extra logistieke troef. Door de aard van de goederen, door de verzendfrequentie en door de verzendgrootte kan een aanzienlijk deel van het wegvervoer ook door een alternatief zoals binnenvaart worden afgewikkeld. De binnenvaart beschikt over belangrijke opportuniteiten, maar kent in haar ontwikkeling ook een aantal specifieke uitdagingen. Om hieraan een antwoord te geven hebben de overheid en alle actoren die betrokken zijn bij het Vlaamse binnenvaartgebeuren de handen in elkaar geslaan en het Flanders Inland Shipping Network opgericht. Ze organiseren heel specifieke acties zoals het optimaler benutten van kleine waterwegen, het investeren in innovatieve concepten en het promoten van het gebruik van emissiearme motoren.

Gelet op de nauwe samenwerking en de sterke bereidheid van alle betrokken partners om samen aan de doelstellingen te werken kunnen we initiatieven nemen in die deelgebieden waarvoor draagvlak aanwezig is en een zichtbare meerwaarde op het terrein kan gerealiseerd worden.

FPA en FISN zijn in een gericht beleid zeer waardevol. Ook voor andere sectoren kunnen op deze basis initiatieven wenselijk zijn en uitgewerkt worden.

Voor een aantal sporen dringt een rationalisatie zich op met andere initiatieven op regionaal of lokaal vlak. Voor initiatieven inzake opleidingen en arbeidsmarkt, onderzoek en innovatie en hinterlandverbindingen kan een afstemming binnen “Flanders Logistics” voor een belangrijke efficiëntieverhoging zorgen.

1.4 Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu (sd)

Duurzaamheid wordt in het algemeen gedefinieerd als ‘de huidige behoeften invullen zonder de behoeften van de volgende generaties hierbij te hypothekeren’. Bij duurzaam transport willen we een goede balans bereiken tussen economie en ecologie. De keuzes die gemaakt worden in mobiliteit en openbare werken hebben heel vaak een directe impact op de leefomgeving van personen. Het is dan ook absoluut noodzakelijk het mobiliteitsvraagstuk op een duurzame manier te benaderen. We beperken de impact van de vervoerssector op mens en milieu. Bij de aanleg van nieuwe wegen hebben we aandacht voor de principes van NTMB en de nodige ontsnipperingsmaatregelen. Langs onze snelwegen maken we werk van duurzaam bermbeheer. (od)

a. We beperken de geluidshinder door het verkeer

Geluid in het algemeen en verkeersgeluid in het bijzonder worden ervaren als één van de belangrijkste vormen van hinder. Het beperken van deze hinder is belangrijk omdat hiermee de leefbaarheid, de volksgezondheid en het milieu sterk worden verbeterd.

De Europese richtlijn ‘inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï’ en de omzetting hiervan in VLAREM II hebben tot doel het omgevingslawaaï en de hieruit voortkomende geluidshinder en schadelijke effecten te vermijden, te voorkomen of te verminderen en een goede geluidskwaliteit te bewaren.

In uitvoering van deze regelgeving werden voor de onmiddellijke omgeving van gewestwegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar geluidsbelastingkaarten opgemaakt. Tegen 2012 moeten dergelijke kaarten ook voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages worden opgesteld. Hetzelfde geldt voor de drukste spoorlijnen. Op basis van deze geluidsbelastingkaarten worden geluidsactieplannen uitgewerkt, met concrete maatregelen voor de aanpak van geluidshinder. De zwaarste knelpunten krijgen hierbij de grootste prioriteit. Van de verschillende geluidswerende maatregelen zal er een economische en maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) gemaakt worden om te onderzoeken wat de meest verantwoorde en duurzame oplossing is.

Om de beoogde resultaten en normen te halen, zullen er bij de implementatie van geluidsmaatregelen ook andere beleidsdoelstellingen geïntegreerd moeten worden, zoals ecologisch bermbeheer, ontsnippering, het promoten van geluidsisolatie van woningen, het inschrijven van minimumbepalingen m.b.t. geluid in voertuigkarakteristieken..Hiertoe zullen met deze andere actoren de nodige afspraken worden gemaakt.

Conform het Pact 2020 werminderen we tegen 2020 het aantal potentieel ernstig gehinderden door verkeerslawaaï met 15%.

b. We beperken de lichtpollutie

We onderzoeken het verder doven van de openbare verlichting, met de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid als randvoorwaarde.

c. Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie

De uitstoot van emissies door motoren is een erg belangrijke bron van milieuhinder. We werken een ‘Masterplan groen vervoer’ uit om het gebruik van minder vervuilende brandstoffen en energiebronnen actief te stimuleren.

Na grondige evaluatie van alle mogelijke milieuvriendelijke alternatieven zal De Lijn het aandeel van meer milieuvriendelijke voertuigen binnen haar voertuigenpark verhogen. Bij de evaluatie van de alternatieven worden zoveel mogelijk kosten en baten mee in rekening gebracht.

We vergroenen het eigen wagenpark van de Vlaamse overheid door bij aankoop van nieuwe wagens te kiezen voor wagens met een goede ecoscore, of voor hybride en elektrische voertuigen. We onderzoeken de snelle realisatie van een netwerk van groene tankstations met laadinstallaties voor

elektrische voertuigen. We stimuleren bovendien de ontwikkeling van de nieuwste generatie biobrandstoffen.

We onderzoeken hoe we taxibedrijven ertoe kunnen aanzetten om hybride wagens te gebruiken.

Er zal uitvoering worden gegeven aan het 3E-convenant van de binnenvaart. Dit convenant beoogt een verdere verbetering van de milieuprestaties van de binnenvaart. Er zal eveneens geïnvesteerd worden in walstroom.

d. Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid

De waterweg biedt mogelijkheden voor het vervoer van “nieuwe”goederensoorten zoals afval.

Bij de vergunningverlening (zoals bv voor het inrichten van nieuwe afvalverwerkingscapaciteit) zullen we de keuze van transportmodi voor aan- en afvoer van afvalstoffen als een beoordelingscriterium hanteren. Op deze wijze wordt voor specifieke goederengroepen een modal shift gestimuleerd naar meer milieuvriendelijke transportmodi zoals de waterweg.

Door ook de ligging van bijvoorbeeld een afvalverwerkingsinstallatie ten opzichte van de plaats waar het afval wordt geproduceerd als beoordelingscriterium te hanteren kan de milieuvergunning een bijkomend instrument zijn ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid. Dit zal voorwerp zijn van overleg met de minister bevoegd voor het leefmilieu.

Een goed doordacht afwegingsproces, waarbij de effecten op het milieu en de mobiliteit zo vroeg mogelijk in het besluitvormingsproces worden onderzocht en in het plannings- en vergunningenproces zijn geïntegreerd, is zeer belangrijk.

1.5 Efficiënte en kostenbewuste overheid (sd)

1.5.1 Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid (od)

a. Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toestingskader.

Het huidige ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen heeft belangrijke verdiensten. Ondanks het feit dat de diverse doelstellingen anno 2008 nog altijd even actueel zijn, is het plan achterhaald wat de maatregelen betreft. Voor de sturing van het toekomstige mobiliteitsbeleid is de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen noodzakelijk, en zal gebeuren overeenkomstig het mobiliteitsdecreet en in overleg met de VVSG.

Het mobiliteitsdecreet bepaalt dat het mobiliteitsplan Vlaanderen het kader vormt voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Wil men de slagkracht (effectiviteit) van het mobiliteitsbeleid verhogen dan moeten er, volgens het Vlaamse Parlement, stappen worden gezet om te komen tot een afstemming tussen het mobiliteitsplan Vlaanderen en de lokale mobiliteitsplannen, aangevuld met een afstemming tussen de lokale mobiliteitsplannen onderling. De voor deze afstemming noodzakelijke toetsing- en integratiekaders ontbreken alsnog en zullen bijgevolg worden uitgewerkt.

b. Een mobiliteitsbeleid gebaseerd op kennisopbouw en beleidsmonitoring

Tot op heden bestaat er voor mobiliteit geen omvattende en sluitende dataverzameling. Bovendien zijn de voor het beleid noodzakelijke gegevens vaak niet tijdig beschikbaar. Maar niet alleen de data, ook de kennis en expertise is verspreid over heel wat instanties. Met het oog op een goede beleidsvoorbereiding en –evaluatie, zoals overigens opgelegd door het mobiliteitsdecreet, is het noodzakelijk niet alleen de noodzakelijk data te verzamelen of te genereren, maar tegelijk ook het kennisbeheer te professionaliseren. Een degelijk monitoring- en evaluatiesysteem is een belangrijk middel om kennis op te bouwen en om de effectiviteit van het gevoerde beleid te maximaliseren. Voor het kennisbeheer is een degelijk informaticasysteem noodzakelijk dat de verschillende gegevensstromen optimaliseert en het algemene gebruiksgemak verhoogt. Ook hier is samenwerking tussen alle actoren belangrijk.

c. In overleg met alle betrokken actoren geven we het mobiliteitsbeleid vorm

Alle betrokken overheden, sociale partners, sectoren en belangenorganisaties zullen constructief worden betrokken bij het uittekenen en het vertalen van dit beleid in concrete projecten. Dit moet resulteren in een beter en een meer gedragen beleid.

Bestaande overlegfora worden geoptimaliseerd en waar aangewezen beter op elkaar afgestemd. Overlegstructuren met specifieke doelgroepen zullen worden opgestart.

De Mora zal een centrale rol spelen in het mobiliteitsoverleg.

1.5.2 Luchthavenbeleid en –beheer

a. Een geïntegreerd luchthavenbeleid binnen een Europese en internationale context (od)

De luchtvaart ontwikkelt zich binnen een bij uitstek internationaal kader, dat snel verandert. De evolutie van de energieprijzen, de verdere liberalisering van het luchtvervoer, de steeds hogere vereisten op het vlak van luchtvaartveiligheid en –beveiliging en de noodzakelijke vermindering van de impact van de luchtvaart op de klimaatverandering beïnvloeden, soms schoksgewijs, de ontwikkeling van de sector. De regelgeving is bij uitstek internationaal bepaald.

De geïntegreerde en evenwichtige aanpak van de luchthavenontwikkeling vereist ook een aangepaste bestuurlijke organisatie op verschillende niveaus. Op het niveau van de Vlaamse administratie zal de samenwerking tussen beleidsdomeinen die bij deze geïntegreerde aanpak betrokken zijn, versterkt

worden. Daarbij zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een coördinerende rol vervullen.

De administratieve organisatie zal te gelegener tijd afgestemd worden op de beheershervorming van de regionale luchthavens en op de rol van de Vlaamse overheid ten aanzien van de luchthaven van Zaventem. Ook op het vlak van de strategische visievorming is het aangewezen tot een globale benadering van het luchthavenbeleid te komen, vanuit de erkenning van de complementariteit tussen de verschillende luchthavens.

De Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) is verankerd in het nieuwe SERV-decreet, dat van kracht is sinds 1 januari 2009. De werking en de samenstelling van de VLC zijn bepaald bij besluit van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009. Op die manier kan de commissie haar rol als adviesorgaan voor alle aangelegenheden inzake luchtvaart- en luchthavenbeleid voluit vervullen, en een orgaan vormen waarin de verschillende geledingen elkaar informeren en van gedachten kunnen wisselen.

b. De regionale luchthavens kunnen elk hun rol vervullen binnen een optimale exploitatieomgeving

Het is aangewezen dat elke luchthaven zich toelegt op die niches waarin ze het meest concurrentieel is en de meeste toegevoegde waarde biedt. De Luchthaven Antwerpen is voornamelijk gericht op de zakenluchtvaart, de Luchthaven Oostende - Brugge focust zich op vrachtvervoer en chartermaatschappijen en de Luchthaven Kortrijk-Wevelgem richt zich op general aviation. Hierdoor zijn de drie regionale luchthavens complementair en vormen ze een goede aanvulling op het luchtvaartaanbod op de luchthaven Zaventem.

Daarnaast vervullen de regionale luchthaven ook een belangrijke rol als opleidingscentrum voor piloten. Op elke regionale luchthaven is minstens één pilotenschool aanwezig, waardoor het voor geïnteresseerde jonge mensen mogelijk is om te kiezen voor een beroep in de luchtvaart.

c. Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd (od)

Om ervoor te zorgen dat de luchthavens beter zouden kunnen inspelen op de zeer concurrentiële omgeving waarin ze actief zijn, was het beheer van deze luchthavens dringend toe aan een hervorming. Bij decreet van 10 juli 2008, gewijzigd bij decreet van 8 mei 2009, werd een nieuwe beheersstructuur bepaald voor de drie regionale luchthavens. De nieuwe beheersvorm steunt op een grotere inbreng van de private sector, terwijl de overheid verder instaat om hun basisinfrastructuur te laten voldoen aan de vereisten van de ICAO-certificatie. Deze beheershervorming moet leiden tot een vermindering van de globale kosten voor de overheid en zal de verdere ontwikkeling van de luchthavens ten goede komen.

Met de beheershervorming voor de drie regionale luchthavens komt er per luchthaven een publieke Luchthavenontwikkelings-maatschappij (LOM) en een private Luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM). Hierbij blijft de LOM eigenaar van het luchthaventerrein en staat ze ook in voor de basisinfrastructuur. De exploitatie en de commerciële uitbating worden daarbij opgedragen aan een LEM, een private partner of een consortium van private en publieke partners, die uitgekozen wordt na een internationale mededingingsprocedure.

De procedure die moet leiden tot de selectie van de geschikte LEM-partners voor de luchthavens van Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen wordt actief voortgezet.

d. De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthaven van Zaventem wordt voortgezet. Ook de optimalisatie van de ring rond Brussel (R0), het Diabolo-project en extra investeringen in openbaar vervoer passen in hetzelfde kader, nl de optimalisatie van de multimodale bereikbaarheid van de luchthavenregio. Op die manier kan zowel de knooppuntfunctie van de luchthaven uitgebouwd worden als de bestemmingsfunctie voor werknemers en passagiers.

De exploitatie van een luchthaven brengt onvermijdelijk hinder voor de omgeving met zich mee. Het is belangrijk om deze hinder zo veel mogelijk te beperken en te streven naar een evenwicht tussen de luchthavenontwikkeling en de kwaliteit van de leefomgeving. In deze context wordt een sociaal-economische studie uitgevoerd naar de kosten (inclusief gezondheidskosten) en baten van de

nachtvluchten op de luchthaven van Zaventem. Een grotere lokale betrokkenheid kan deze meer evenwichtige benadering bevorderen. De verdere ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem heeft alle baat bij een stabiel en rechtszeker kader. Ook vanuit de beleidsdomeinen Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening wordt hieraan meegewerkt.

1.5.3 De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd

Bij de aanleg van nieuwe transport- en haveninfrastructuur worden we geconfronteerd met zeer complexe regelgeving en moeten we zeer tijdrovende plannings- en vergunningsprocedures doorlopen. Hierdoor wordt het erg moeilijk om infrastructuurprojecten binnen een redelijke termijn uit te voeren. Daarom zal, in overleg met de bevoegde collega's binnen de Vlaamse Regering en met de federale overheid, nagegaan worden hoe we kunnen komen tot procedures die voldoende ruimte laten voor overleg, de rechten van alle betrokkenen respecteren en die toch redelijke plannings- en vergunningstermijnen toelaten.

a. Een infrastructuurdecreet voor Openbare Werken

De rechtspositie van de infrastructuurbeheerder is vandaag onduidelijk. De voorbereiding voor grote infrastructuurwerken vereist niet alleen veel tijd, maar ook veel middelen. Infrastructuurprojecten van een zekere omvang worden aan meerdere studies en vergunningseisen onderworpen, vooraleer kan worden overgegaan tot de effectieve realisatie ervan op het terrein. Bovendien wordt de uitvoering van het project op het terrein nog al te vaak verhinderd, ondanks dit uitgebreid voortraject van studies en procedures.

Indien er in de voorbereidingsfase voldoende aandacht is gegaan naar een gedegen alternatievenonderzoek, de milieueffecten, de maatschappelijke kosten en baten en indien ook de overige deelaspecten onderzocht werden en er een groot maatschappelijk draagvlak is gecreëerd voor de infrastructuuringreep, dan moeten we ook kunnen overgaan tot de realisatie ervan.

We willen nagaan hoe we voor openbare werken door middel van een infrastructuurdecreet een duidelijker rechtspositie kunnen geven aan de infrastructuurbeheerder. Dit dient vanzelfsprekend te gebeuren met respect en voldoende aandacht voor inspraak en overleg met alle relevante betrokken partijen, binnen een redelijke termijn en met maximale rechtszekerheid. Hierbij kan gedacht worden aan een principebeslissing met voldoende juridische draagkracht en rechtszekerheid, die echter geen uitspraken doet over de concrete uitvoeringsmodaliteiten, die verder verfijnd en ingevuld kunnen worden. De recente wijzigingen aan de Tracéwetgeving in Nederland kunnen hierbij mogelijk als voorbeeld dienen.

Belangrijke projecten die door hun aard project-MER-plichtig zijn, worden ook plan-MER-plichtig wegens de relatie met een noodzakelijke GRUP. We willen, in samenwerking met de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, onderzoeken of het in dergelijke dossiers, op voorwaarde dat ze over een goedgekeurd project-MER beschikken, mogelijk zou zijn in de bouwvergunning zelf af te wijken van vigerende plannen, zodat geen voorafgaand GRUP meer nodig is. We beperken deze verkorte procedure tot een aantal projecten die door de decreetgever nominatum worden aangewezen.

b. Onteigeningen vereenvoudigen en versnellen

Ook de onteigeningen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van infrastructuurwerken vergen veel tijd. Daarom versoepelen we de administratieve procedures die moeten worden gevolgd en gaan we na hoe we in samenwerking met de onteigeningscomités de uitvoering van noodzakelijke onteigeningen kunnen versnellen.

Op termijn moeten materies die met onroerend goed te maken hebben zoals o.a. de onteigening en de aankoopcomités, worden geregionaliseerd. In afwachting van de overheveling van de aankoopcomités naar de regio's creëren we een kader waarbij initiatiefnemers ook een beroep kunnen doen op landmeters-experts. Met de federale comités maken we concrete werkafspraken zodat het verloop van de onteigeningsprocedure wordt bespoedigd.

We onderzoeken in welke mate we voor beperkte onteigeningen in voortuinstroken, bijvoorbeeld voor de realisatie van fietspaden, een regeling met onmiddellijke grondinname kunnen invoeren.

c. Vrijstelling bosdecreet voor fietspaden

Voor de aanleg van fietspaden aan de rand van bosgebieden of in bosgebieden moet een generieke vrijstelling van de bepalingen van het Bosdecreet worden verleend. Hierbij raken we echter niet aan de verplichting om voor verlies van bosgebied te compenseren. Deze decreetwijziging zal voorbereid worden in overleg met de minister bevoegd voor het leefmilieu.

d. Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten

We moeten niet alleen de regelgeving optimaliseren. Een verbeterde samenwerking tussen de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid kan eveneens bijdragen tot een vlotter plannings- en vergunningsproces. Bij de voorbereiding van een groot infrastructuurwerk zijn heel wat beleidsdomeinen betrokken. Door al deze beleidsdomeinen in een zo vroeg mogelijk stadium van het ontwerp van de infrastructuur te betrekken kunnen de latere plannings- en vergunningsprocedures vlotter verlopen. Daarom zal voor elk groot infrastructuurproject een projectleider worden aangesteld en worden de entiteiten aangewezen die deel zullen uitmaken van een projectgroep. Deze projectleider en projectgroep krijgen een duidelijke opdracht en een duidelijk mandaat om de doorgang van het project tot een goed einde te brengen. De projectgroep, waarvan de taak procesmatige aansturing, de afstemming op andere processen en het overleg met de lagere besturen omvat, zal bestaan uit ambtenaren van de diverse betrokken entiteiten en staat onder leiding van de projectleider, die de Vlaamse Regering heeft aangewezen. Deze projectgroep wordt opgevolgd en gestuurd door een stuurgroep, bestaand uit de ambtenaren generaal van de betrokken departementen en agentschappen.

Verschillende infrastructuurprojecten in havens kennen momenteel onnodige vertraging in de realisatie. Zeker in de haven van Zeebrugge stelt deze problematiek zich zeer sterk. Alleen een gestructureerde aanpak kan op dit vlak een oplossing bieden. Aangezien de plannings- en vergunningsprocedures een heel cruciaal element zijn in het voorbereidingstraject van deze infrastructuurprojecten in havens, dient deze aanpak uitgewerkt te worden in overleg en samenwerking met de beleidsdomeinen LNE en RWO. Ook de inzet van een projectleider per groot infrastructuurproject kan hierin een faciliterende rol hebben.

1.5.4 Mobiliteit tegen de juiste prijs

Prijsinstrumenten zoals een slimme kilometerheffing, verkeersbelastingen en vaarrechten, kunnen worden ingezet om heel wat van de hierboven beschreven beleidsdoelstellingen te realiseren. Zo kunnen ze worden ingezet om een modal shift naar meer milieuvriendelijke voertuigen of transportmodi te stimuleren. Om tot een optimaal mobiliteitsgedrag te komen moeten aan de gebruiker van de transportsystemen zowel de interne kosten (o.a. voertuig, brandstof en infrastructuur) als de externe kosten (o.a. milieu-impact en congestie) worden aangerekend. De inkomsten die zo worden gegenereerd moeten worden ingezet voor de bouw en het onderhoud van infrastructuur en voor investeringen die de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de omgeving milderen of compenseren.

a. Slimme kilometerheffing

Door middel van een systeem van slimme kilometerheffing kunnen ongewenste effecten van het verkeer zoals congestie en milieuvervuiling worden aangepakt. Het rijden tijdens de piekuren op congestiegevoelige trajecten kan door een hogere heffing worden ontmoedigd. Meer vervuilende motoren zullen een hogere kilometerheffing moeten betalen. Een slimme kilometerheffing kan zo bijdragen aan een modal shift naar minder vervuilende transportmodi. Deze aanpak past ook binnen de door de Europese Unie naar voor geschoven internalisering van externe kosten.

Om de economische positie van Vlaanderen niet te verzwakken is het aangewezen om de toltarieven af te stemmen op de tarieven in onze buurlanden. Ook de technologie voor tolninning en handhaving wordt best afgestemd op de systemen die onze buurlanden (zullen) gebruiken.

We voeren een kilometerheffing in voor het vrachtvervoer over de weg, met als streefdatum 2013. De timing wordt echter afgestemd op de andere gewesten en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland.

De effecten van een slimme kilometerheffing op congestie en milieu zullen veel groter zijn indien de slimme kilometerheffing niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor personenwagens geldt. In een volgende fase wordt daarom de slimme kilometerheffing mogelijk uitgebreid naar de personenwagens. In een proefproject onderzoeken we onder welke voorwaarden (mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid, haalbaarheid) een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd.

We zullen de benodigde technologie voor de innovatieve implementatie van de kilometerheffing aanbesteden. De voorgestelde technologie zal eerst in een real life omgeving worden getest. We onderzoeken ook de mogelijkheden om de technologie voor de kilometerheffing met andere toepassingen te integreren. Zo zal in een proefproject worden nagegaan hoe een systeem van 'spitsmijden' kan worden gecombineerd met een kilometerheffing. Hierbij krijgt de bestuurder informatie die hem op de meest efficiënte manier "de weg toont". De service zal op basis van het persoonlijke profiel en van de congestiesituatie op de weg een mobiliteitsvoorstel aanbieden op de on-board unit. Dit systeem kan uitgebreid worden naar multimodaal gedrag, waardoor bijvoorbeeld het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd kan worden, door het aangeven van een verbinding met het openbaar vervoer.

Voor de invoering van de slimme kilometerheffing wordt samengewerkt met de Minister President en de minister bevoegd voor Financiën en Begroting.

b. Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig

De Vlaamse overheid zal de inning van de verkeersbelastingen vanaf 1 januari 2011 in eigen beheer nemen. We zullen zo snel mogelijk werk maken van een vergroening van de autofiscaliteit op basis van de milieuprestaties van de wagen. In afwachting van het nieuwe systeem voeren we op korte termijn al een bonus-malussysteem voor particuliere wagens in, waarbij een korting of toeslag op de BIV doorgevoerd zal worden op basis van de milieukenmerken van de wagen. Het bonusmalussysteem leidt niet tot minderinkomsten voor de Vlaamse begroting. Sociaal verantwoorde correcties blijven mogelijk.

De verkeersbelasting moet worden afgestemd op de slimme kilometerheffing.

1.5.5 Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem

a. De werking van de mobiliteitsconvenants optimaliseren

Daarnaast stellen we vast dat het bij investeringen via modules om convenantgebonden projecten (o.a. fietspaden) te realiseren, te lang duurt vooraleer kan gestart worden met de aanleg van nieuwe en verkeersveilige infrastructuur. De vraag kan bijvoorbeeld worden gesteld of het noodzakelijk blijft om voor elk van deze projecten en acties ook de volledige en uitgebreide administratieve procedures te volgen. Sommige modules bevatten enkel standaardverbintenissen, waarbij geen financiële middelen tussen diverse partners worden uitgewisseld, en die eigenlijk deel uitmaken van de gangbare verantwoordelijkheden die de partners dienen te dragen. De noodzaak en minstens de vorm van dergelijke modules kunnen worden in vraag gesteld. Ook is de meerwaarde van afzonderlijke start- en projectaudits niet voor elk project aantoonbaar. De werking van de mobiliteitsconvenants zal dan ook worden geoptimaliseerd.

b. Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer

Een goed en transparant regelgevend kader kan de aantrekkelijkheid van de binnenvaart ondersteunen. Daarom zal er werk gemaakt worden van het scheepvaartdecreet dat de minimale decretale grondslag voor de Vlaamse binnenvaartwetgeving zal vormen. Vlaanderen zal de bestaande verouderde

regelgeving moderniseren, waar mogelijk vereenvoudigen en de vaarregels in overeenstemming brengen met internationale aanbevelingen.

1.5.6 Mobiliteit en het verenigingsleven

Het thema verkeersveiligheid leeft sterk binnen verenigingen en wordt meestal ingegeven door verontwaardiging, betrokkenheid of bezorgdheid. Onderzoek toont aan dat het, naast de vele zinvolle en goede initiatieven en campagnes die al bestaan, nodig is om mensen warm te maken voor verkeersveiligheid.

We willen de rol van het middenveld hierin erkennen en ondersteunen. Het middenveld moet de ruimte krijgen haar eigen projecten en processen (in samenwerking) te ontwikkelen en te bestendigen.

Er wordt bekeken hoe gemeentes aangemoedigd kunnen worden om verkeersveiligheidsprojecten van bewoners en van lokale verenigingen te subsidiëren aan de hand van een projectsubsidie.

Het lokale niveau is zeer geschikt om kleinschalige initiatieven rond verkeersveiligheid te ondersteunen en zo de participatie van bewoners en verenigingen te verhogen. De Vlaamse overheid kan bij de uitwerking echter een belangrijke rol spelen. Er zijn mogelijkheden om module 15 van de mobiliteitsconvenant hiervoor verder te exploreren. De projectsubsidie kan ook kaderen in het stimuleren van burgerinitiatieven in de gemeente. Bovendien is het ook aanbevolen om telkens te peilen naar de aandacht voor verkeersveiligheid bij burgerinitiatieven.

Het is aanbevolen om vernieuwende methodieken te stimuleren: men kan werken aan de hand van jaarlijkse thematische invalshoeken (bv. samenhangend met beleidsprioriteiten).

De koepelvereniging KOMIMO zal hierbij, vanuit haar decretale taakstelling, betrokken worden. Ook de verenigingen, die lokaal actief zijn op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid, dienen hierbij betrokken te worden.

2 Een kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur

Duurzame mobiliteit, slimme logistiek en duurzaam kustbeheer zijn onmogelijk zonder een performant, kwalitatief hoogstaand en doordacht infrastructuurnetwerk. De uitbouw van dit infrastructuurnetwerk kadert binnen de vijf basisdoelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Samenwerking en overleg met sectoren en belanghebbenden is een noodzakelijke voorwaarde voor de uitbouw van een goed doordacht netwerk. Elke sector heeft zijn expertise en belanghebbenden (ruim) bieden hun eigen inzicht in een project. Bij de uitwerking van projecten en initiatieven betrekken we steden en gemeenten, specifieke sectoren (industrie, zelfstandigen) en belangenorganisaties met het ook op een constructieve inbreng in de projectvoorbereiding.

Om het draagvlak te vergroten en onnodige gerechtelijke procedures te voorkomen, besteden we voldoende aandacht aan een goede communicatie en een degelijk overleg met de bevolking en zorgen we voor passende compensaties.

Risicobeheersing bij de voorbereiding en uitvoering van openbare werken is een belangrijk aandachtspunt. Het risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten, en de rapportering erover, kaderen in het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten. De evaluatie van de voorgaande rapporteringen wordt opgestart en zal indien aangewezen leiden tot aanpassing van de wijze van rapportering. De evaluatie van het lopende risicobeheer werd opgestart en zal leiden tot een systeem van risicobeheer.

Het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt, in opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof hierover, gebaseerd op een objectieve behoefteanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), waarbij ook met het nulalternatief rekening gehouden wordt. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt initiatieven om kostenefficiënter te werken, waarbij de aanbevelingen van het Rekenhof betreffende kostenbeheersing en verwijlntresten het uitgangspunt zullen zijn. Via een systeem van risicobeheersing wordt gestreefd naar een zo accuraat mogelijke benadering van een project in al zijn aspecten (bijvoorbeeld prijsbeheersing). Jaarlijks zullen voor de verschillende agentschappen investeringsprogramma's worden opgesteld.

2.1 De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen (sd)

Een belangrijk deel van de verplaatsingen over korte afstand gebeurt nog steeds met de auto. Bij het vrachtvervoer is de vrachtwagen nog steeds veruit het belangrijkste transportmiddel.

Door een kwalitatief en veilig netwerk van voet- en fietspaden aan te bieden kunnen we verplaatsingen te voet en met de fiets stimuleren. Ook het openbaar vervoer kan een prominentere rol vervullen indien het netwerk gericht geoptimaliseerd wordt.

Bij het vrachtvervoer hebben het vervoer via het water en het spoor nog steeds een te klein aandeel. De aantrekkelijkheid van deze modi moet vergroten door de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. Plaatsen waar belangrijke goederenstromen vetrekken en aankomen moeten goed ontsloten zijn via het water en het spoor. Een goede verknoping tussen de transportnetten is essentieel om de beoogde comoditeit te bereiken.

Aangezien het wegennet ook in de toekomst het gros van de verplaatsingen zal moeten blijven verwerken is het van het grootste belang dat het wegennet goed onderhouden wordt en dat de ontbrekende schakels in dit netwerk worden weggewerkt.

2.1.1 Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden (od)

a. Een goed onderhouden wegennet

Het structureel onderhoud wordt op basis van gemeten parameters ingedeeld in twee soorten.. Spoorvorming en stroefheid zijn veiligheidsparameters en langsvlakheid en trapvorming zijn comfortparameters. De eerste twee parameters dienen steeds boven een bepaalde waarde liggen om de veiligheid te kunnen garanderen.

Een eerste type onderhoud is het normale structureel onderhoud. Dit wordt verricht om te vermijden dat één of meerdere parameters binnen een periode van drie jaar beneden de gekozen grenswaarde komen. Een tweede soort onderhoud is nodig om de wegvakken te herstellen waarvan één of meerdere kwaliteitsparameters beneden de gekozen grenswaarde liggen.

Uit het (jaarlijkse) rapport ‘Toestand van het Wegennet’ blijkt dat de weginfrastructuur nog steeds een belangrijke onderhoudsachterstand kent, ondanks de structurele verhoging van de onderhoudsmiddelen tijdens de laatste vijf jaar, Daarom zullen we deze legislatuur extra inspanningen doen om deze achterstand weg te werken. Een goed onderhouden wegennet komt de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede. Bovendien worden hierdoor in de toekomst hogere investeringskosten vermeden.,

In eerste instantie moeten de normale onderhoudsbehoeften vervuld blijven op de A- (hoofdwegen) en N-wegen (primaire en secundaire wegen), zodat de toestand van het wegennet niet verder achteruitgaat. Hiertoe wordt jaarlijks een investeringsplan opgemaakt. Bovendien dient het achterstallige structureel onderhoud op de A- of hoofdwegen tijdens de komende legislatuur te zijn weggewerkt, in functie van de beschikbare budgettaire middelen. Hiervoor werd gekozen, omdat op deze wegen het grootste aantal voertuigkilometers worden gereden. Op basis van objectieve criteria zal een duidelijk omlinjende projectenlijst worden opgesteld. Daarnaast wensen we ook te investeren in het wegwerken van het achterstallige onderhoud op de N-wegen. Bij het onderhoud van de N-wegen leggen we met een gevel-tot-gevel benadering ook steeds fiets- en voetpaden opnieuw aan in samenwerking met de lokale overheid. We zorgen ook mee voor de goede ontsluiting van toeristische infrastructuur.

Bij de fasering van deze werken wordt rekening gehouden met de interne afstemming tussen de wegwerkzaamheden en dit over de provinciegrenzen heen. De voorgestelde wegvakken worden geselecteerd op basis van aaneensluitende wegdelen met een slechte score. Ook wordt gekozen voor aaneensluitende projecten, waarin tevens de werkzaamheden aan bruggen (kunstwerken) worden meegenomen, indien deze binnen de perimeter van de projecten liggen.

Tot slot zetten we in op de volledige omschakeling van alle verkeerslichten naar LED-type lichten tegen het einde van de legislatuur. Dit zal bijdragen tot een daling van het energieverbruik.

b. Toeristische functie van de wegen verbeteren

De toeristische borden langs onze wegen zijn verouderd en versleten. In samenwerking met de minister bevoegd voor Toerisme zal deze legislatuur een nieuw ontwerp opgemaakt worden voor toeristische aanduidingborden. Deze nieuwe borden zullen geplaatst worden op basis van objectieve criteria .

c. Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken

Wegwerkzaamheden veroorzaken altijd hinder voor de weggebruikers, omwonenden, handelaars en bedrijven. Door middel van minder hinder maatregelen en dankzij een optimale planning en afstemming van wegenwerken kan deze hinder aanzienlijk worden verminderd.

De bereikbaarheidsadviseurs worden ingeschakeld bij projecten waardoor de bereikbaarheid van voornamelijk zelfstandige ondernemers wordt gewijzigd. Deze adviseurs spelen een belangrijke rol als

tussenpersoon tussen de overheid en de ondernemer, vanaf de ontwerpfase tot en met de uitvoering. Het project van de bereikbaarheidsadviseurs wordt in het eerste jaar van de legislatuur geëvalueerd met het oog op de eventuele voortzetting van het project.

In september 2007 ging het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW, of nog: www.wegenwerken.be) van start. De bedoeling is om alle werken, met wezenlijke verkeershinder, beter op elkaar af te stemmen. Op die manier kan worden vermeden dat de planningen van werken in eenzelfde regio elkaar overlappen, waardoor er soms werken uitgevoerd worden op de omleidingswegen van andere werken. De website www.wegenwerken.be zal bijgestuurd worden, zodat hij in de toekomst interactiever en gebruiksvriendelijker wordt voor de weggebruiker.

Een volgende stap in het minder hinder verhaal is het GIPOD-initiatief – Generiek Informatie Platform Openbaar Domein –, een samenwerkingsovereenkomst tussen het Agentschap Geografische Informatie Vlaanderen, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten en de Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven. Het GIPOD streeft ernaar om alle informatie betreffende de hinder op het openbaar domein te bundelen en beschikbaar te maken. Hierbij wordt rekening gehouden met reeds bestaande informatiebronnen zoals het recent gelanceerde Coördinatiepunt Wegenwerken en het Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) alsook nieuwe informatiebronnen zoals een Synergiemodule, die de samenwerking tussen openbaar domein beheerders en de nutsbedrijven kan ondersteunen. In een volgende fase is het de bedoeling om de werking van het GIPOD decretaal te verankeren, zodat we steeds kunnen beschikken over een centraal platform, waar alle informatie over wegenwerken terug te vinden is en waardoor een optimale afstemming tussen de verschillende geplande werkzaamheden makkelijker wordt.

Via een gerichte communicatie en het treffen van minder hinder maatregelen probeert de Vlaamse overheid de hinder en het ongemak voor personen- en bedrijven te minimaliseren. Deze maatregelen kunnen variëren van het faseren van wegwerkzaamheden, een gerichte communicatie en het voorzien van alternatieve routes, tot de inzet van filedetectie- en beveiligingssystemen. Ook de alternatieve modi kunnen, door middel van informatie over en eventueel een aanpassing van het aanbod, ingeschakeld worden in het kader van een minder hinder programma. Ook de gelijktijdige uitvoering van werkzaamheden door andere partij(en) zoals Aquafin en gas- en elektriciteitsmaatschappijen behoren tot de minder hinder maatregelen. Tot slot zal door het operationaliseren van een goed doordacht en efficiënt Incident Management de veiligheid na ongevallen verhogen en kan de weg sneller worden vrijgemaakt.

Positieve ervaringen en reacties tonen aan dat de hinder effectief beperkt wordt dankzij de minder hinder maatregelen. Hierdoor vergroot het draagvlak voor wegwerkzaamheden. In de toekomst zal nog meer aandacht besteed worden aan minder hinder maatregelen, zowel bij de opmaak als bij de uitvoering van het programma. Ook zal bij het opstellen van het (meerjaren)programma meer aandacht besteed worden aan de fasering van grote werkzaamheden.

Naast het afstemmen van programma's van geplande werken, zal ook in het bestek van elk werk aandacht worden besteed aan het beperken van de verkeershinder tijdens de uitvoering. Voor werken op A-wegen geldt als principe dat er kan gewerkt worden in een tijdsvenster van 24 uur op 24 uur en 7 dagen op 7. Om de drie maanden zal er een overleg plaatsvinden met de vertegenwoordigers van de weggebruikers om de geplande en in uitvoering zijnde wegenwerken te bespreken. Zo zullen onder meer de te verwachten hinder, de geplande minder hinder maatregelen en de omleidingen worden toegelicht en overlegd. De uitvoering van werkzaamheden in ploegen (24 uur op 24 en 7 op 7) zal tevens op jaarlijkse basis besproken worden met de vertegenwoordiging van de werknemers en werkgevers in de wegenbouwsector (via het NAVB). De veiligheid van de werknemers en de kwaliteit van de geleverde werkzaamheden staat daarbij voorop.

Dit alles neemt echter niet weg dat een aantal grote werkzaamheden toch gelijktijdig moeten worden uitgevoerd. Ook deze boodschap zal bijgevolg ten gepaste tijde onder de aandacht worden gebracht van de weggebruiker. Het wegwerken van de gevaarlijke punten, het verzekeren van de bereikbaarheid door missing links aan te pakken en het verbeteren van de staat van het wegennet vergen allemaal ingrepen. Wegwerkzaamheden hebben nu eenmaal specifieke eigenschappen waardoor sommige fasen

niet kunnen gecombineerd of ingekort worden. Bovendien dient men rekening te houden met onder andere bouwverlof en weersomstandigheden.

d. Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

Het beter inschakelen van het bestaande wegennet zal niet volstaan om het verkeer vlot de economische knooppunten te laten bereiken. Omwille van ontbrekende schakels is de bereikbaarheid van een aantal regio's niet optimaal. Gerichte investeringen om de missing links en de bottlenecks in het transportnet weg te werken zijn noodzakelijk.

Belangrijke verkeersstromen, die zich over het lagere wegennet door woonkernen een weg moeten banen, zijn nefast voor de verkeersveiligheid en –leefbaarheid. Door hiervoor volwaardige alternatieve routes te creëren, zullen een aantal bottlenecks in het hogere wegennet weggewerkt worden, met minder structurele files tot gevolg.

In het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden 25 missing links geïdentificeerd. Vier van deze missing links werden al weggewerkt of zijn volledig aanbesteed. Naast de structuur voor de Oosterweelverbinding zijn er 6 missing links die volgens een PPS-structuur gerealiseerd worden. Daarnaast worden een aantal missing links gerealiseerd met reguliere begrotingsmiddelen.

Het uitvoeringstraject van missing links wordt deze legislatuur resoluut voortgezet. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen reeds het verst gevorderd zijn zodat aan het einde van deze legislatuur de werken voor het wegwerken van zes missing links aanbesteed of afgerond zijn.

Anderzijds zullen, tijdens de komende legislatuur, de plannen worden voorbereid voor de realisatie van de overige missing links. Op basis van hun bijdrage tot het verbeteren van de bereikbaarheid kan een nieuwe set van een vijftal weg te werken missing links worden geselecteerd. Op deze wijze zal het tempo in het wegwerken van de missing links ook op langere termijn gehandhaafd kunnen worden

ViA-Invest werkt 6 missing links weg via een PPS-structuur. Het gaat om de volgende missing links:

- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem,
- de Kempense Noord-Zuidverbinding,
- de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent,
- de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen (N74),
- de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge,
- en de rondweg N60 te Ronse.

Voor de realisatie en de financiering van deze projecten werd geopteerd voor een PPS-structuur waarbij VIA-invest instaat voor de realisatie en de financiering. VIA-invest zal voor het beschikbaar stellen van deze infrastructuur van het Vlaamse Gewest een beschikbaarheidsvergoeding ontvangen. De kredieten voor beschikbaarheidsvergoedingen zullen verhoogd worden om de uitvoering van bovengenoemde missing links te garanderen.

Voor een aantal van de missing links, die gefinancierd worden met reguliere begrotingsmiddelen, zoals de N31 Brugge-Zeebrugge, de A19 Ieper Veurne en de A12 Boom-Brussel, zijn al grote vorderingen gemaakt in de studiefase en / of uitvoering.

Voor relatief eenvoudige missing links kan de private sector het ontwerp en de bouw van de missing link op zich nemen, de overheid financiert deze missing links binnen de reguliere kredieten of dankzij een specifiek investeringskrediet. De beschikbaarheidsvergoeding wordt hierdoor overbodig gemaakt, waardoor geen hypotheek wordt gelegd op de toekomstige middelen van het Vlaamse Gewest.

Een optimalisatie van de noordelijke deel van de Brusselse Ring (R0) is erg belangrijk om het nakende verkeersinfarct op de snelwegen naar en rond Brussel te voorkomen en de bereikbaarheid van de luchthavenregio blijvend te verzekeren. Dit project maakt deel uit van het START-project. Het

noordelijke deel van de R0, waar meerdere grote verkeersaders samenkomen, werd hiertoe in drie belangrijke deelprojecten opgedeeld:

- R0 Zone Zaventem (tussen A3/E40 Sint-Stevens-Woluwe en A1/E19 Machelen),
- R0 Noord vak 1 (tussen A12 Strombeek-Bever en A10/E40 Groot-Bijgaarden) en
- R0 Noord vak 2 (tussen A1/E19 Machelen en A12 Strombeek-Bever).

Bij de optimalisatie van de R0 gaan we ook de mogelijke invoering van hoogwaardig openbaar vervoer in de zone rond de R0 bestuderen.

Voor het eerste deelproject, R0 Zone Zaventem, zijn al meerdere processtappen genomen (de plan-MER is lopend). Voor de andere twee projecten op de R0 zal na overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en afstemming op de Brusselse procedures een gezamenlijke plan-MER opgemaakt worden. Hiertoe zal een intergewestelijke projectorganisatie worden opgezet, in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2.1.2 Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken (od)

Het STOP-principe moet ook op het terrein worden waargemaakt. Hiervoor zijn onder andere extra investeringen in veilige en comfortabele fiets- en voetgangersinfrastructuur noodzakelijk.

Zowel bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur, zoals de heraanleg van doortochten en schoolomgevingen en de aanpak gevaarlijke punten, als bij het onderhoud van bestaande infrastructuur, vormt de veiligheid van voetgangers en fietsers een belangrijke aandachtspunt.

Er is nog een groot potentieel voor toename van het functionele fietsgebruik in het woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en woon-winkelverkeer. Duurzame mobiliteit veronderstelt dat zeker voor de korte verplaatsingen gekozen wordt voor de fiets als vervoermiddel.

Veilige en comfortabele fietsvoorzieningen vormen de belangrijkste voorwaarde om de werkende, schoolgaande en winkelende bevolking te stimuleren om te kiezen voor de fiets als dagelijks vervoermiddel.

a. Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk als uitgangspunt

Deze legislatuur zal een extra inspanning geleverd worden voor de versnelde uitbouw van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), zowel langs gewest- als langs gemeentewegen.

Hierbij zal aandacht worden besteed aan het wegwerken van barrières ter hoogte van spoorwegen, waterwegen, haven- en industriegebieden. In overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal de aansluiting van het BFF op de Brusselse gewestelijke fietsroutes geoptimaliseerd worden.

Door conflictpunten en barrières weg te werken via o.a. ongelijkgrondse kruisingen krijgen delen van het BFF de functie van fietssnelweg. Deze fietssnelwegen worden prioritair aangelegd op filegevoelige plaatsen zodat een verhoogd fietsgebruik in het woon-werkverkeer kan bijdragen tot het verminderen van de congestie op onze wegen.

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk moet integraal en structureel gescreend worden op de normen inzake veiligheid en comfort. De resultaten hiervan moeten ons een permanent zicht geven op de normconforme realisatiegraad van het netwerk.

Het realiseren van nieuwe fietspaden zal een zwaartepunt zijn in het fietsinvesteringsbeleid van de Vlaamse overheid. Het reële investeringsritme moet ten opzichte van de voorbije legislatuur verhoogd worden. Door vereenvoudiging van de procedures en een optimale verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de verschillende beleidstructuren binnen het gewest, provincies en gemeenten, zal niet langer een rem staan op de besteding van de financiële middelen.

- Snellere realisaties van fietspaden op gewestwegen

De Vlaamse overheid is de hoofdverantwoordelijke voor het aanleggen van veilige en comfortabele fietspaden langs haar eigen gewestwegen. Het uitgangspunt bij investeringen in fietspaden is een meer planmatige en gebiedsgerichte uitvoering van het BFF.

De methode van de objectieve behoefteanalyse, die de prioriteit bepaalt van fietspadprojecten langs gewestwegen, wordt vanuit dat oogpunt aangepast. We sturen de investeringen in de uitbouw van het BFF en richten deze prioritair op de schakels met de grootste meerwaarde voor de integrale realisatie van het netwerk.

Door de invoering van de 'fietstoets' zullen bij geplande wegenwerken ook telkens de fietsvoorzieningen worden (her)aangelegd. Per project zal worden nagegaan of het verbeteren van het bestaande fietspad dan wel de aanleg van een nieuw fietspad het meest aangewezen is.

Het initiatiefrecht voor de realisatie van het BFF berust bij verschillende partners. De diversiteit aan initiatiefnemers is eerder te beschouwen als een troef dan als een hinderpaal. Het doel moet zijn om zo snel mogelijk fietspaden te realiseren op het terrein.

Momenteel zijn er nog een aantal (subsidie)dossiers 'slappend'. De investeringsbedragen zijn gereserveerd, maar de fietsvoorzieningen geraken om meerdere redenen (onteigeningen, administratieve procedures...) slechts moeizaam gerealiseerd.

Kwaliteitsvolle fietspaden moeten sneller kunnen worden gerealiseerd. Daarom worden de fietsmodules geëvalueerd en zo nodig hervormd in functie van het verkorten van de doorlooptijden van de projecten zonder evenwel in te boeten op de kwaliteit van de geplande fietsvoorzieningen.

- Snellere realisaties van fietspaden op gemeentewegen via het Fietsfonds

De aanleg van fietspaden op het BFF langs gemeentewegen wordt, in samenwerking met de provincies en de gemeenten, verder financieel ondersteund via het Fietsfonds. Ook hier willen we een vereenvoudiging van de procedure, eveneens zonder in te boeten op de kwaliteit van de projecten, zodat ook deze fietspaden sneller gerealiseerd worden op het terrein.

b. De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen

De kwaliteit van de bestaande en de nieuwe fietspaden zal de komende jaren verhoogd worden. Hiertoe worden meerdere initiatieven uitgewerkt zoals het sterrenstelsel voor fietspaden, waarbij zowel de onderhoudstoestand van het fietspad (o.a. putten en verzakkingen) als het comfort (o.a. vlakheid) en de veiligheid in rekening gebracht worden.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt verbeterd door de op het terrein vastgestelde problemen weg te werken. Een oordeelkundige toepassing van de comfort- en veiligheidsnormen in het aangepaste fietsvademecum moet de reële kwaliteit van de projecten op het terrein verhogen.

Alle fietspaden langs gewestwegen moeten op termijn voldoen aan de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, o.a. door het uitvoeren van een programma van structureel onderhoud. Ook de niet-gewestwegen op het BFF moeten voldoen aan kwaliteitseisen. De normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn bepalend bij de toekenning van subsidies voor de aanleg of de verbetering van fietspaden langs gemeentewegen die deel uitmaken van het BFF.

Naast extra investeringen in nieuwe fietspaden, zetten we aan de hand van een objectieve prioriteitsbepaling, ook in op de verbetering van bestaande, maar niet-conforme fietspaden..

Het Meldpunt Fietspaden wordt meer resultaatgericht ingeschakeld in het onderhoudsprogramma van de fietspaden.

Om de kwaliteit van de (her)aangelegde fietspaden te verzekeren, worden de voorschriften in de bestekken aangepast (o.a. Standaardbestek 250). Om de kwaliteit na (her)aanleg op objectieve wijze te beoordelen, wordt de vlakheid van de fietspaden en het comfort bij het op- en afrijden van fietspaden gecontroleerd door metingen met de 'fietsprofilometer' of de 'trillingsmeter'.

De gemeentelijke wegbeheerders worden in de mogelijkheid gesteld om comfortmetingen uit te voeren op alle fietspaden in hun gemeente met meetfietsen die op provinciaal niveau ter beschikking worden gesteld. De resultaten van deze metingen worden opgenomen in een op te richten centrale databank.

Tot slot zal de netheid van de fietspaden een blijvende prioriteit zijn. De ruiming van zwerfvuil, veegacties en het groenonderhoud worden meer en meer afgestemd op enkele scharniermomenten. Hierbij gaat aandacht naar een ‘lenteschoonmaak’ en initiatieven zoals ‘Op een proper fietspad terug naar school’. Tijdens de winter blijven fietspaden berijdbaar, o.a. door het ruimen van sneeuw op fietspaden.

c. Bovenlokaal beleid

We stellen provinciale mobiliteitscharters op, met het oog op rationalisering van de samenwerking tussen de Vlaamse en provinciale beleidsniveau's. Hierdoor zullen de actieplannen inzake o.a. fietsbeleid en bedrijfsvervoersmanagement op een integrale wijze kunnen worden aangepakt.

d. Het netwerk van buurtwegen optimaal benutten

We zullen de discussie over een algemene vernieuwing van de wetgeving inzake buurtwegen aangaan en het juridisch kader vereenvoudigen en actualiseren.

Tegelijkertijd willen we zorgen voor een goede digitale ontsluiting van de tracés van de buurtwegen via provinciale websites. De atlanten der buurtwegen en de afzonderlijke plandocumenten die erbij aansluiten, worden nu op elk gemeentehuis bewaard, voor het eigen grondgebied. Een meer integraal en duidelijk overzicht op provinciaal niveau is echter wenselijk. Zowat alle Vlaamse provincies beschikken over een gedigitaliseerde versie van de atlas der buurtwegen en zij bieden diverse internettoepassingen aan die het zoeken naar een specifieke buurtweg, de daarbij horende detailplannen en eventuele latere wijzigingen vergemakkelijken. Die praktijk moet worden verankerd, versterkt en aangemoedigd.

Buurtwegen hebben een belangrijke netwerkfunctie voor de lokale mobiliteit en een grote cultuurhistorische en archeologische waarde. Deze moeten maximaal worden beschermd.

e. Linken tussen functioneel en recreatief fietsverkeer

Recreatief fietsverkeer vormt dikwijls de opstap naar functioneel fietsverkeer. We bekijken hoe wederzijdse meerwaarden kunnen gecreëerd worden bij de verdere uitbouw en realisatie van de functionele en recreatieve fietsroutenetwerken.

2.1.3 Het openbaar vervoernetwerk verder uitbouwen (od)

De Lijn is in Vlaanderen uiteraard de belangrijkste aanbieder van openbaar vervoer. De mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn zal de basis vormen bij de optimalisatie van het openbaar vervoernetwerk. De concrete prioriteiten zullen per provincie worden vastgelegd, in overleg met het maatschappelijk middenveld en op basis van een maatschappelijke en economische kosten/baten analyse.

Het spoornet dat beheerd en uitgebouwd wordt door de NMBS-groep is een essentiële schakel, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer. Daarom moet Vlaanderen ook mee kunnen bepalen welke uitbreidingen van het spoornet de hoogste prioriteit moeten krijgen.

a. Tram of light rail projecten in alle Vlaamse provincies

De komende maanden onderzoeken we welke tram- en lightrailprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 we eerst kunnen realiseren. Hierbij kijken we naar de vervoerskundige meerwaarde, maar natuurlijk ook naar de financiële en ruimtelijke haalbaarheid. We hechten heel veel belang aan het maatschappelijk draagvlak dat essentieel is voor het welslagen van dergelijke ingrijpende projecten. Nieuwe lijnen moeten een meerwaarde bieden aan omwonenden en andere betrokkenen. Brabo I werd recent betekend, de eerste lijn van het Spartacusplan (Hasselt-Maastricht) is in voorbereiding en voor het Neptunusplan (Veurne Koksijde) werd de eerste studie opgestart.

b. De voorstadsnetten versterken

Vanaf eind 2016 zouden alle huidige spoorwegwerven klaar zijn en is de capaciteit op het spoorwegnet rond Brussel maximaal uitgebreid. Er blijven dan nog wel enkele knopen (Noord-Zuidverbinding, Jette, Haren, Halle) die verhinderen dat het GEN-akkoord van 4 april 2003 kan worden uitgevoerd. We zullen er bij de federale overheid op aandringen om deze investeringen ook nog te uit te voeren.

Om tijdens de spitsuren op alle GEN-lijnen om het kwartier te kunnen rijden, zijn er veel meer treinstellen nodig dan er nu door de NMBS zijn voorzien.

De langverwachte invoering van het GEN kan de basis vormen voor de uitvoering van het Regionet Brabant-Brussel. Ook de voorstadsnetten van de Lijn in Gent en Antwerpen en de onderlinge afstemming met het GEN, moeten bespreekbaar gemaakt worden bij de NMBS.

c. Een snelbussennetwerk uitbouwen

Snelbussen worden het best – afhankelijk van het potentieel – ingelegd waar treinverbindingen maar ook (snel)tramverbindingen niet aan de orde zijn. Daarom worden snelbusverbindingen in eerste instantie uitgebouwd in functie van het woon-werkverkeer en de op dat vlak te realiseren modale verschuiving.

d. De stationsomgevingen uitbouwen tot multi-modale knooppunten

Om het gebruik van het openbaar vervoer-aanbod te optimaliseren, moeten voetgangers, fietsers, bus/tram- en autogebruikers aan de stations vlot kunnen overstappen. Hierbij wordt rekening gehouden met de behoeften van de reizigers, de mogelijke of noodzakelijke verbindingen, de beschikbare ruimte aan en het invloedsgebied van die stations.

Tijdens de vorige legislatuur keurde de Vlaamse Regering de oprichting van het IVA Fonds Stationsomgevingen goed. Dit fonds heeft als opdracht middelen vrij te maken voor de financiering van onthaalinfrastructuur voor De Lijn en haar reizigers bij de heraanleg van een stationsomgeving.

Eind mei 2009 werden daarnaast voor Kortrijk, Turnhout Zuid en Lier middelen voorzien die toelaten mee te werken aan studies die kunnen leiden tot de verbetering van de infrastructuur in de stationsomgeving. Deze projecten zijn geen voorrecht van de grote locaties. Voor de herinrichting van de stationsomgeving in Mechelen keurde de Vlaamse Regering eerder al een globale aanpak goed.

Dergelijke globale masterplannen voor de stationsomgeving zullen uitgewerkt worden in samenwerking met alle betrokken partners, op basis van standaardovereenkomsten voor de stationsomgevingen. Deze standaardovereenkomsten moeten een coherente aanpak voor de verschillende stationsomgevingen mogelijk maken. Deze legislatuur blijven we investeren in deze co-modale ontwikkeling van stationsomgevingen.

De fietspunten bij de stations en de eventuele uitbreiding over het Vlaamse grondgebied en naar andere mobiliteitsknooppunten zullen worden ondersteund en gekoppeld aan meetbare doelstellingen en resultaten.

e. Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren

We verbeteren de ontsluiting van bedrijventerreinen onder meer door bedrijfsvervoersplannen. Door carpoolen, autodelen en bedrijfsvervoerplannen te stimuleren en te ondersteunen, kan het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen verhoogd worden. Bij autodelen maken meerdere personen om beurt gebruik van één (of meer) dezelfde wagen(s) en wordt het bezit van de wagen losgekoppeld van het gebruik ervan. Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de wagen wordt gebruikt wanneer hij nodig is. Wanneer de wagen niet nodig is kan deze door een andere persoon gebruikt worden. Autodelen neemt een bijzondere plaats in in het Vlaamse STOP-principe. Het concept zit tussen de O en de P. De personenwagen wordt gebruikt door meerdere gezinnen en sluit nauw aan bij het openbaar vervoer. Autodelers zoeken voor elke verplaatsing het meest passende mobiliteitsalternatief. Hierdoor daalt het aantal gereden autokilometers ten voordele van de zachtere mobiliteitsvormen.

Samen met de sociale partners moeten deze mogelijkheden grondig onderzocht worden.

f. Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep

Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit is belast met het onderzoek van de coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van de uitvoering van het investeringsprogramma. Deze opvolging zal binnen dit forum nauwlettend gebeuren, zodat vertragingen, die nefaste gevolgen kunnen hebben voor Vlaanderen, onmiddellijk gedetecteerd worden en de nodige remediërende maatregelen tijdig kunnen worden genomen.

Tijdens deze legislatuur dient een nieuw samenwerkingsakkoord afgesloten te worden. Voorafgaandelijk aan deze nieuwe overeenkomst zal Vlaanderen een spoorstrategie ontwikkelen opdat de projecten die voor Vlaanderen prioritair zijn, duidelijk benoemd kunnen worden in het lange termijn investeringsprogramma van de NMBS-groep.

Voor de ontsluiting van de Antwerpse haven blijft de realisatie van de tweede spoorontsluiting hoog op de agenda staan. Het tracé van deze ontsluiting dient zo snel mogelijk te worden vastgelegd. We blijven ook ijveren voor de reactivering van de IJzeren Rijn.

Ook de haven van Zeebrugge heeft nood aan een optimale en complementaire uitbouw van diverse transportmodi. In de periode 2009-2015 zal er verder worden geïnvesteerd in de modernisering en uitbreiding van het vormingsstation in Zeebrugge, met als doel het bestaande en het voorziene capaciteitstekort ten gevolge van de verdere groei van de haven op te vangen. Voor de havens van Gent en Oostende gaat het om minder omvangrijke, maar toch even noodzakelijke investeringswerken.

2.1.4 Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden (od)***a. Investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen***

Om het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen op een veilige en vlotte wijze te kunnen blijven organiseren, om een modal shift van weg naar waterweg mogelijk te maken en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid te ondersteunen, op peil te houden, en waar mogelijk uit te breiden, is het nodig over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken, uitgebouwd volgens de geldende internationale normen. Het netwerk van Vlaamse waterwegen vertoont in dit opzicht nog een aantal infrastructurele tekorten.

Alhoewel de waterweg over een grote reservercapaciteit beschikt, is de capaciteit op bepaalde waterwegen of waterweggedeelten onvoldoende. Op sommige plaatsen doen zich bottlenecks of knelpunten voor en soms ontbreken zelfs bepaalde schakels -de zogenaamde missing links-, waardoor het netwerk niet voldoende compleet en homogeen is, vooral in relatie tot de zeehavens,

De investeringen die nodig zijn voor het wegwerken van deze bottlenecks en missing links, zijn opgenomen in het Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen met als horizon 2014. Dit masterplan biedt een overzicht van de te realiseren projecten en de hiervoor benodigde financiële middelen.

Voor een aantal projecten betreft het het onverminderd verder realiseren van een al goedgekeurd uitvoeringsprogramma. Het betreft de doortocht van de Leie in Kortrijk, de modernisering van het Albertkanaal, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de verhoging van een spoorwegbrug over de Beneden-Nete en de afwerking van het Zeekanaal Brussel-Schelde.

Bijzondere aandacht gaat ook naar het Seine-Schelde project dat het Vlaamse waterwegennet zal verbinden met het waterwegennetwerk van het Seine bekken. Dit project wordt vanuit een integrale visie ontwikkeld. Dit betekent dat de scheepvaart op groot gabariet mogelijk wordt gemaakt maar dat er evenzeer aandacht wordt besteed aan het herstel van de door vroegere werken verlore gegane milieu- en landschappelijke waarden. Het uitbouwen van de Leie in de doortocht Kortrijk is een onderdeel van dit op Europees niveau erkende prioritaire project.

Het Albertkanaal is een cruciale hinterlandverbinding voor de haven van Antwerpen. De capaciteitsverhoging van het Albertkanaal zal ervoor zorgen dat het Albertkanaal in al zijn facetten de verwachte trafiekgroei en schaalvergroting (inzonderheid op het vlak van containertransport) op een vlotte en veilige wijze kan verzekeren.

De werken omvatten inzonderheid de verruiming van het kanaalprofiel in het kanaalvak tussen Antwerpen en Wijnegem en het verhogen van alle bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m, de norm voor vier-lagen-containertransport. Zowel het project van de verruiming van het kanaalprofiel als dat van de bruggen gebeurt volgens een integrale benadering met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de infrastructuur.

Daarnaast zullen met betrekking tot volgende projecten: de bouw van sluizen op de Boven-Schelde, Seine-Schelde West, de modernisering van het kanaal naar Charleroi, de verruiming van de Dender afwaarts Aalst, de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals en de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal, de beleidsvoorbereidende studies verdergezet worden met het oog op rationele en geobjectiveerde beleidsbeslissingen.

b. Baggerwerken

Als gevolg van sedimenttransport komen jaarlijks belangrijke hoeveelheden specie in de bevaarbare waterwegen terecht. Om de scheepvaart en de waterafvoer te kunnen blijven garanderen, dienen regelmatig baggerwerken uitgevoerd te worden. Op sommige waterwegen, in het bijzonder de kleinere, is er op dit vlak een historische achterstand waardoor de vervoersfunctie in het gedrang dreigt te komen. Deze baggerwerken dienen tijdig te worden uitgevoerd om ononderbroken de waterdiepte te blijven garanderen.

Naast de maximale realisatie van de in het Masterplan opgenomen infrastructuur moet bijkomend ingezet worden op een aantal punten:

- de inspanningen op het gebied van verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken moeten geïntensifieerd worden,
- alternatieve oplossingen, ondersteund door model- en simulatieonderzoek naar scheepsgedrag moeten beleidsmatig beoordeeld worden en
- de locaties voor het storten van het gebaggerde slib moeten gevrijwaard worden.

In uitvoering van het Sectoraal Uitvoeringsplan (SUP) Bagger- en Ruimingsspecie, zal verder werk worden gemaakt van het verwerven en uitbouwen van voldoende stortcapaciteit, het beschikken over verwerkingscapaciteit en het beschikken over tijdelijke opslagplaatsen voor herbruikbare specie. We moeten tevens streven naar een maximaal hergebruik van baggerspecie.

c. Onderhouden en vernieuwen van het netwerk van waterwegen

Een goed onderhouden infrastructuur, ook op de kleine waterwegen, is absoluut noodzakelijk. Gebrekkig onderhoud leidt immers tot vertragingen, wachttijden en verliesuren, die op hun beurt leiden tot economische inefficiëntiekosten.

Het patrimonium zal in goede staat worden gehouden en de opgebouwde gecumuleerde onderhoudsachterstand zal worden weggewerkt, zodat alle functies van de waterweg op een geïntegreerde wijze tot hun recht zouden kunnen komen. Om deze versterkte aandacht voor onderhoud te kunnen waarmaken zullen voldoende budgettaire middelen worden vrijgemaakt.

Voor sommige infrastructuren zal zelfs onderhoud op zich niet volstaan maar zal moeten overgegaan worden tot vernieuwbouw omdat ze te versleten zijn of niet meer aangepast aan de geëvolueerde gebruikseisen.

d. Kaaimuren/overslagpunten

De bouw van laad- en losinstallaties -in het bijzonder de bouw van kaaimuren (door middel van een PPS)- blijven een belangrijk drempelverlagend instrument. Dit project kan nu al tien jaar op een sterke interesse rekenen van de private sector en heeft er toe bijgedragen dat belangrijke hoeveelheden goederen van en naar de binnenvaart langs de Vlaamse waterwegen bijkomend worden overgeslagen. De Vlaamse overheid zal blijven investeren in laad- en losinfrastructuur en zal actie ondernemen om het kaaimuurprogramma na 2010 te handhaven.

De valorisatie van bedrijventerreinen in functie van de waterweg in combinatie met de bouw van kaaimuren moet het mogelijk maken om watergebonden bedrijventerreinen te creëren die zullen toelaten dat nog meer goederen via de waterweg kunnen worden vervoerd. Bestaande en dikwijls verlaten watergebonden bedrijventerreinen moeten worden gesaneerd. Hierbij moeten het behoud en het opnieuw realiseren van de watergebondenheid voorop staan. Hoe dan ook dient erover gewaakt dat het areaal aan watergebonden terreinen uitbreiding neemt.

We blijven steeds ons doel voor ogen houden: de juiste logistieke activiteiten aantrekken, op de juiste plek, die bereikbaar is via verschillende transportmodi. Een goede bereikbaarheid en ontsluiting van watergebonden bedrijventerreinen moet ervoor zorgen dat de mobiliteit op en in de omgeving van de terreinen wordt beheerst.

2.1.5 Veilige infrastructuur

Door de aanpak van 800 gevaarlijke punten en zones, in het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen', wordt een drastische verbetering van de verkeersveiligheid beoogd. De reeds aanbestede punten en zones zijn gefinancierd met middelen uit het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Nog ongeveer 20 % van de punten moet aanbesteed worden.

We zetten het programma voor gevaarlijke punten voort. Een nieuwe objectieve behoeftenanalyse voor gevaarlijke punten resulteert in de opstelling van een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. Hiertoe worden via het FFEU de nodige budgettaire middelen vrijgemaakt.

Een nieuwe objectieve behoeftenanalyse voor gevaarlijke punten resulteert in de opstelling van een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. De kosten en baten van de verschillende oplossingsvoorstellen zullen daarbij zorgvuldig tegen elkaar worden afgewogen.

Om de veiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders, en gebruikers van het openbaar vervoer te verbeteren zal bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur en het onderhoud van bestaande infrastructuur het STOP-principe worden toegepast.

Vlaanderen heeft een dicht wegennet, een hoge bebouwingsdichtheid en een sterke verspreiding van de bebouwing. Om de verkeersleefbaarheid binnen de bebouwde kom te verhogen, werd de afgelopen jaren al uitgebreid geïnvesteerd in de herinrichting van doortochten, al dan niet gecombineerd met de aanleg van een omleidingweg rond de kern. Ook deze legislatuur zal hierin worden geïnvesteerd. Bij de herinrichting van doortochten moet de nodige aandacht gaan naar de veiligheid en het comfort van de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer. Dit betekent meteen ook dat wegenwerken in woonkernen zich niet mogen beperken tot de wegeninfrastructuur maar dat een gevel-tot-gevel-aanpak noodzakelijk is.

Bij de herinrichting van de wegen wordt gestreefd naar een standaardisering volgens objectieve criteria. Een belangrijk kenmerk van een kwaliteitsvolle infrastructuur is immers het in overeenstemming zijn van vorm, functie en gebruik van de wegen. Dat betekent dat de inrichting van wegen moet aangepast worden aan de functie die ze hebben en aan het verkeer dat ze moeten verwerken. Dit zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid staat hoog op de Europese agenda. Zo dient de Europese richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur omgezet te worden in Vlaamse en federale regelgeving. Door middel van veiligheidsaudits op het wegennet, met in een eerste fase een focus op de TEN-T wegen, worden proactief veiligheidsanalyses gemaakt. Deze verkeersveiligheidsaudits zullen immers een integrerend deel zijn van het ontwerpproces van nieuwe infrastructuurprojecten op TEN-T wegen. De vaststellingen uit deze analyses zullen worden gebruikt om de verkeersveiligheid gericht te verbeteren.

Zoals opgelegd in de Europese richtlijn 2004/54/EG betreffende minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet zullen tegen 2014 de Kennedytunnel op de R1 rond Antwerpen, de Craeybeckxtunnel op de E19 ter hoogte van Antwerpen en de 4-armentunnel op de R0 rond Brussel voldoen aan de vooropgestelde richtlijnen. Hierbij zal ook bijzondere aandacht gaan naar een vernieuwing en upgrading van de bewaking en besturing van deze tunnels. Ook voor de ongeveer 30, door het Vlaamse Gewest beheerde, tunnels die geen deel uitmaken van het trans-Europese wegennet wordt op termijn gestreefd naar vergelijkbare veiligheidsniveaus.

2.2 De economische poorten - de zeehavens en de luchthavens – versterken (sd)

2.2.1 Multimodale terminals/hot spots ontwikkelen (od)

a. Inland terminals waterwegen

Een weloverwogen verdere uitbouw van het netwerk van inlandcontainerterminals en regionale overslagcentra is noodzakelijk in functie van de nood aan opslag- en overslagcapaciteit van containers en andere goederen.

Het opzetten van samenwerkingsverbanden tussen verschillende terminals en binnenvaart-ondernemers moet worden aangemoedigd, met als doel de concurrentiepositie van de binnenvaart te verbeteren .

b. Extended gateways concept

Het concept 'Extended Gateway' verwijst naar de uitbouw van een hoogwaardige en duurzame logistiek door activiteiten en goederenstromen te clusteren en te bundelen op specifieke locaties (hot spots) die bij voorkeur al bi- of trimodaal ontsloten zijn. Logistieke stromen worden gebundeld tot grotere stromen die via alternatieve modi (binnenvaart, spoor) kunnen worden getransporteerd. Op deze manier houden we meer vrachtwagens van de weg en kunnen de verschillende schakels binnen de logistieke keten beter op elkaar worden afgestemd. Dit leidt tot een betere benutting van de bestaande capaciteit van de verschillende transportmodi alvorens het transportnet verder uit te breiden. Het concept 'Extended gateway', wordt dan ook verder geïmplementeerd. Hiertoe wordt samengewerkt op verschillende bestuursniveaus en worden de activiteiten dermate afgestemd en uitgewisseld dat er op een efficiënte manier vooruitgang kan worden geboekt.

Binnen de vijf actiedomeinen van het extended gatewayconcept: 'infrastructuur', 'ruimte', 'marktorganisatie', 'marketing en bewustwording', en 'kennis en innovatie' worden initiatieven genomen om het voor elk actiedomein omschreven benchmarkniveau te halen. Er wordt een prioritair actieprogramma uitgewerkt en er wordt onderzoek gedaan naar pilootprojecten en pilootacties.

Voor het luik 'infrastructuur' trekt het beleidsdomein MOW de kar. Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur zal de logistieke meerwaarde ervan expliciet bekeken worden. Het beleidsdomein MOW zal uiteraard instaan voor de verdere realisatie van de missing links, en zal ondersteuning bieden bij de implementatie van de hot spots.

Ook in de ruimtelijke uitvoeringsplannen moet, in samenwerking met de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, de implementatie van het concept extended gateways meegenomen worden en moeten de hotspots ruimtelijk verankerd worden.

Verder zal de administratie ondersteuning bieden bij de acties die te maken hebben met bewustwording en marktorganisatie, in het bijzonder daar waar het gaat over havens, regionale luchthavens en ontsluitingsinfrastructuur. Vanuit extended gateways zal input verleend worden naar innovatief onderzoek, waarvan de resultaten verwerkt en uitgetest worden in proefprojecten.

2.2.2 Zeehavens versterken - toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid (od)

Door de schaalvergroting in het mondiale scheepvaartverkeer en de continu toenemende afmetingen van zeeschepen stellen de gebruikers van de Vlaamse zeehavens steeds hogere eisen aan de maritieme toegankelijkheid van de havens, zowel op technisch als op nautisch vlak. Er zullen oplossingen

aangereikt worden om te kunnen voldoen aan deze strengere eisen qua maritieme toegankelijkheid. Omwille van het grote belang van een goede maritieme toegankelijkheid van onze zeehavens krijgen projecten die betrekking hebben op de verbetering van deze maritieme toegankelijkheid de hoogste prioriteit.

a. Toegankelijkheid voor maatgevende schepen

De maritieme toegang van de havens moet blijvend worden geoptimaliseerd en desgewenst worden verdiept ten behoeve van de bestaande en te verwachten scheepvaart. Daarbij is de verdieping van de Schelde een absolute prioriteit voor Vlaanderen. Alle noodzakelijke stappen in de richting van Nederland zullen worden gezet. De realisatie van het project moet onverminderd en volgens de afgesproken timing worden verder gezet op basis van een tijdige en volledige uitvoering van de Scheldeverdragen.

De gevolgen van de huidige crisissituatie bevestigen duidelijk het belang van de maritieme toegankelijkheid van een haven. De haven van Zeebrugge bezit daarbij in het Vlaamse havenlandschap een uitzonderlijke troef als diepzeehaven gelegen aan de kust. Deze troef moet met prioriteit de komende jaren nog verder worden ontwikkeld en versterkt. Omwille van de toenemende diepgang van de schepen worden in dit kader ook de mogelijkheden voor een verdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge onderzocht.

Ook de maritieme toegankelijkheid van de haven van Gent krijgt de nodige aandacht. In de eerste plaats wordt onderzocht of er nog een optimalisering mogelijk is van een aantal nautische toegangsbeperkingen die gelden voor het kanaal Gent-Terneuzen en de Westsluis in Terneuzen. Het onderzocht daartoe wordt gevoerd door Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart in overleg met Nederland.

De ontwikkelingszone ‘Saefthinghe’ zal worden ingericht als havengebied, overeenkomstig het ‘meest maatschappelijk haalbaar alternatief’ van de plan-MER. De invulling kan gefaseerd gebeuren en kan maritiem, industrieel of logistiek zijn of een combinatie ervan, in functie van de economische behoeften. De studies voor de realisatie van een opengetijdedok worden voortgezet. Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd van de verschillende planopties. Daarna zal op projectniveau de standaardmethodiek van het Vlaams Gewest worden toegepast.

Op toeristisch vlak laten we onze havens toe om hun rol te vervullen. In dat kader krijgt de toegang en het onthaal van cruiseschepen voldoende aandacht.

b. Ontdubbeling van maritieme toegangen

De Waaslandhaven is vandaag enkel toegankelijk via de Kallosluis. Om de Waaslandhaven vlotter en beter toegankelijk te maken wordt een tweede sluis voorzien die via het Deurganckdok een tweede toegang tot de Waaslandhaven zal verschaffen. Verdere voortgang is afhankelijk van overeenkomst met havenbedrijf Antwerpen over de financiering van dit project.

Ook het traject rond de vervanging van de Visartsluis in Zeebrugge wordt voortgezet. Dit strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) bestaat uit twee gekoppelde aspecten: de verbetering van de nautische toegankelijkheid en het aanwenden van terreinen in het noordwestelijk deel van de achterhaven. In dit kader wordt verder gewerkt op de genomen beslissing rond de aanleg van een beperkte tijzone. De nodige procedurestappen worden doorlopen met het oog op de realisatie van het project.

Met het oog op het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent Terneuzen blijft het plaatsen van een nieuwe sluis in Terneuzen prioritair. Na het bereiken van overeenstemming over de financiële verdeelsleutel wordt het vervolgonderzoek verder gezet. Dit houdt in dat de voorbereiding van het bouwdoossier in al zijn aspecten verder wordt voorbereid.

c. Voldoende investeren in onderhoud van de maritieme toegangen

Een goede maritieme toegankelijkheid wordt niet alleen verzekerd door nieuwe investeringen. Het voortdurende onderhoud van de maritieme toegang is minstens even belangrijk. Om dit onderhoud te kunnen garanderen zal er aandacht worden besteed aan het creëren van voldoende capaciteit om

baggerspecie te verwerken. Bovendien zal door monitoring en de toepassing van nieuwe baggerstrategieën voortdurend worden gestreefd naar optimalisatie van de resultaten van de inspanning inzake onderhoud..

De huidige berging van de baggerspecie in loswallen en onderwatercellen in de haven van Antwerpen heeft haar verzadigingspunt bereikt. Daarom besliste de Vlaamse Regering om de verwerking en berging van deze specie op een nieuwe en duurzame manier aan te pakken met de bouw van een mechanische slibontwateringsinstallatie. Het Amoras-project in het havengebied Antwerpen omvat twee luiken: de bouw van de installaties en de exploitatie. De bouwwerken zijn gestart op 1 oktober 2008. De aannemer is verantwoordelijk voor de exploitatie gedurende de eerste 15 jaar.

Tot eind jaren '90 werd de baggerspecie, opgehaald bij de onderhoudsbaggerwerken op het Kanaal Gent-Terneuzen, geborgen in de oude zandwinningsput Callemansputte te Zelzate. De capaciteit van dit slibstort is nu volledig benut met natte baggerspecie, waardoor nieuwe specie nu extern moet worden verwerkt en geborgen. Het project Callemansputte heeft als doel het ontwerp, de bouw/inrichting, de financiering, het terbeschikkingstellen, het onderhouden en exploiteren van een slibstort op de site Callemansputte te Zelzate. Dit project moet gezien worden, in het licht van de herwaardering van de site, en het aanbieden van diensten van slibverwerking. Deze opdracht neemt de vorm aan van een contractuele PPS.

De problematiek van het topslib in de haven van Zeebrugge is zeer complex. Het aanwezige topslib kan niet op een eenvoudige wijze worden verwijderd en vormt een belangrijke hinderpaal voor een vlotte toegang van zeer grote zeeschepen tot de haven van Zeebrugge. Er werden reeds verschillende proeven in-situ en in labo uitgevoerd. Ook in deze legislatuur zal een mogelijke aanpak van het topslib verder bestudeerd worden. Beloftevolle oplossingen worden als pilootproject uitgetest en bij positief resultaat in uitvoering gebracht. Omwille van de toenemende diepgang van de schepen worden ook de mogelijkheden voor een verdieping van de toegang tot de haven van Zeebrugge onderzocht.

d. Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw

Investerings in haveninfrastructuur zullen samengaan met investeringen op het vlak van mobiliteit, met het oog op een modal shift naar spoor en binnenvaart. Inspanningen voor een zuinig ruimtegebruik, voor de verbetering van de leefbaarheid van de omgeving en de omwonenden, voor een verbetering van de luchtkwaliteit en een minimalisatie van de geluidshinder moeten gepaard gaan met haveninvesteringen, net zoals de eventueel nodige natuurcompensaties.

2.2.3 De werking van de luchthavens verzekeren (od)

We zetten in op een snelle realisatie van de nieuwe beheersstructuur

Na de LOM-LEM beheersvorm wordt het Vlaamse Gewest als aandeelhouder verantwoordelijk voor het behoud van de ICAO-certificatie inzake de infrastructuur van de regionale luchthavens. Hiervoor zal ze met elke LEM een concessieovereenkomst afsluiten.

Voor de luchthaven Kortrijk kunnen we aldus investeren in de basisinfrastructuur om deze aan te passen aan de ICAO-verplichtingen.

Ook voor de luchthaven Oostende zal het Vlaams gewest blijven instaan voor investeringen in de basisinfrastructuur zoals de verbreding van de taxiweg.

Wat de Luchthaven Antwerpen betreft, zal het Vlaams Gewest instaan voor de realisatie van de veiligheidsstrook (RESA), die een essentiële voorwaarde is om het statuut van een code 3C luchthaven te behouden. De federale overheid, die toeziet op de naleving van de verplichtingen opgelegd door ICAO, verleende voor de verwezenlijking van deze veiligheidsstrook een bijkomend uitstel van 4 jaar tot februari 2013.

Daarnaast dienen de luchthavens zich ook te richten naar de regelgeving op het vlak van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging. Deze wordt thans quasi volledig bepaald op niveau van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO en via Europese Verordeningen. Deze regelgeving en het toezicht op de naleving zijn in de afgelopen tien jaar gevoelig strenger geworden. Het stelselmatig verscherpen van de beveiligingsmaatregelen heeft de inzet van bijkomend personeel en van meer gesofisticeerde beveiligingsapparatuur gevergd, waardoor de exploitatiekosten zijn opgelopen. In het kader van de beheershervorming wordt de uitvoering van deze taak toegewezen aan de private exploitant, doch voor rekening van het Vlaamse Gewest.

3 Openbare werken meer dan mobiliteit

3.1 Duurzaam kustbeheer

3.1.1 Multifunctionaliteit van de Kust

De Kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter, en dat verdient speciale aandacht. Prioritair is het beschermen van de bevolking tegen overstromingen vanuit zee met aandacht voor de andere functies van de kustzone. Denk hierbij aan de toeristisch recreatieve functie, de economische activiteiten in de kustzone, mobiliteit, natuurontwikkeling, ruimtelijke ordening, culturele waarden, woon- en werkomgeving, ...

De uitdaging bestaat erin die verschillende functies op een harmonieuze manier samen te brengen. De functies die de mens toekent aan de kustzone en omgeving worden op een maatschappelijk aanvaardbare wijze ten overstaan van elkaar afgewogen en waar mogelijk gecombineerd.

3.1.2 Veiligheid tegen overstroming vanuit zee

Het beheer van de zeewering omvat in essentie het gedetailleerd opvolgen van de evolutie van de vooroever, de stranden en de zeewerende duinen, de regelmatige inspectie en het nauwgezet onderhouden en in stand houden van de zeeweringsinfrastructuur en waar nodig het verbeteren van de zeewering door de studie en uitvoering van zeeweringsmaatregelen.

Belangrijkste uitgangsprincipes hierbij zijn een hoog veiligheidsniveau tegen overstroming, een veerkrachtige kust, d.w.z. een kust die in staat is flexibel veranderingen, die te wijten zijn aan klimaatverandering, extreme gebeurtenissen en occasionele menselijke impacten, op te vangen en het behoud en – in de mate van het mogelijke – de verhoging van de biologische diversiteit.

Er wordt daarom gekozen voor de zogenaamde zachte kustverdedigingsmaatregelen, waarbij de aanvoer van zand naar de stranden de voornaamste is. Nauwgezette opvolging van de zeewering laat toe die aanvoer op een gerichte wijze uit te voeren. Afhankelijk van de aan te voeren hoeveelheden zand kan die aanvoer met vrachtwagens (kleine hoeveelheden) of door een zandsuppletie (ook genoemd opspuiting – grote hoeveelheden) gebeuren. Nieuwe zeedijken worden al lang niet meer gebouwd omdat deze de natuurlijke dynamiek van een zandige kust verstoren.

Wanneer rekening wordt gehouden met de verwachte zeespiegelrijzing is vandaag ongeveer 30% van de Vlaamse kust onvoldoende beschermd tegen een superstorm - de zogenaamde 1000-jarige storm. Ook de bescherming tegen overstroming via de kusthavens bij het optreden van een superstorm vereist bijzondere aandacht.

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan en het Openbare Werken-plan Oostende (OW-plan) voor de kustverdediging en de maritieme toegankelijkheid van Oostende zijn essentieel voor de beveiliging tegen overstroming van het Vlaamse kustgebied.

a. Het geïntegreerd kustveiligheidsplan

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan heeft betrekking op de kust en de kusthavens, met uitzondering van Oostende centrum en de haven van Oostende. Het OW-plan Oostende is het plan voor de kustverdediging en de maritieme toegankelijkheid van Oostende.

Voor beide projecten worden plan-milieueffectenrapporten uitgevoerd waarin de impact wordt onderzocht van de projecten op essentiële aspecten van de multifunctionele benadering: mens, milieu, natuur, landschap en erfgoed.

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan moet toelaten om de kustzone te beschermen tegen een superstorm. Het plan houdt uiteraard ook rekening met de verwachte versnelde zeespiegelrijzing en heeft als tijdshorizon het jaar 2050. Dit betekent dat niet alleen maatregelen moeten worden uitgewerkt die de Vlaamse kust overal zo snel mogelijk zullen beschermen tegen een superstorm, maar eveneens maatregelen die nodig zijn om dat beschermingsniveau minstens tot 2050 te handhaven. 2050 is een realistische tijdshorizon die toelaat op een concrete en efficiënte wijze de maatregelen uit te werken die in de toekomst nodig zijn voor de bescherming van onze kust tegen overstroming. Het ‘masterplan’ met de uit te voeren zeeweringsmaatregelen zal klaar zijn tegen 2010. Dan kan de aanvraag voor de bouwvergunningen starten en ook de uitvoering van de werken van het masterplan en dit tot 2015. Na 2015 gebeurt het in stand houden van de zeewering op dat hoog beschermingsniveau.

b. Het Zwinproject

Het Zwinproject is niet alleen belangrijk voor de beveiliging tegen overstroming van de omliggende gebieden, het is ook één van de natuurprojecten van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium. Er wordt een tweeledige doelstelling nagestreefd: een technische doelstelling die gericht is op het duurzaam behoud van het intertijdengebied (oplossing voor de verzanding) en anderzijds een beleidsmatige doelstelling die gericht is op de creatie van voldoende (estuariene) natuur in het Schelde-estuarium.

3.1.3 Project Vlaamse Baaïen 2100

In mei 2009 heeft een partnerschap van Vlaamse waterbouwkundige studiebureaus en specialisten het project ‘Vlaamse Baaïen 2100’ voorgesteld.

Dit project betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van het beleidsdomein “Mobiliteit en Openbare Werken”. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal het voortouw nemen inzake de aansturing van het project. De stuurgroep, samengesteld uit vertegenwoordigers van de administratie en de baggersector, zal de opdracht vervat in het regeerakkoord vertalen in een concreet actieplan en de betrokken actoren detecteren. Daarna zal een structuur opgezet worden om het project nader uit te werken. De studie van het project zal opgestart worden begin 2010. In een eerste fase van de studie zal alle aandacht gaan naar het detecteren van mogelijke synergieën met het geïntegreerd kustveiligheidsplan. Vanaf half 2010 kunnen de volgende deelprojecten met betrekking tot commerciële havenuitbouw, uitbouw van de kustjachthavens en realisatie van eilanden in zee ten behoeve van de watersport en waterrecreatie, duurzame energiewinning, natuurontwikkeling en mariene woonfuncties aangepakt worden. Bij deze studie is een grote betrokkenheid van de verschillende sectoren vereist: natuurontwikkeling, baggersector, bouwsector in het algemeen, toeristische sector, havenbesturen, lokale besturen, immobiliën sector, ...

3.2 Integraal waterbeleid (sd)

De bevoegdheid voor de coördinatie en de organisatie van de planning van het integraal waterbeleid is bij uitvoeringsbesluit toegewezen aan de Vlaamse minister bevoegd voor het Leefmilieu en het Waterbeleid. Niettemin leunt dit zeer dicht aan bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wat de bevaarbare waterlopen betreft. Zij zullen immers hun rol binnen de diverse geledingen van het integraal waterbeleid optimaal invullen.

Wij zullen meewerken aan de uitvoering van een geïntegreerd waterbeleid waarbij met de toepassing van het Decreet Integraal Waterbeleid (DIWB) en de uitvoeringsbesluiten het evenwicht tussen de verschillende sectoriële invalshoeken bewaakt wordt.

3.2.1 Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid (od)

Het DIWB biedt het kader van het integrale waterbeleid in Vlaanderen. Het inbrengen van expertise binnen dit kader gebeurt via “geïntegreerd waterbeleid”. Elke vertegenwoordiger in de structuren die zijn uitgebouwd in uitvoering van het DIWB, is expert over zijn materie maar heeft de plicht dit af te toetsen met de expertise uit andere beleidsdomeinen.

Er kunnen vier basiswaarden voor het integraal waterbeleid benoemd worden die dan hun vertaling en invulling moeten krijgen in de waterbeleidsnota en waterbeleidsplannen: veiligheid, economie, ecologie en kwaliteit. Deze basiswaarden vatten volledig het voorwerp en de doelstellingen van het integraal waterbeleid.

Door een evaluatie van de structuren en procedures enerzijds en het terugdringen van de planlast anderzijds streven we naar een verbeterde efficiëntie en effectiviteit. De verhouding en interactie tussen de waterbeleidsplannen en andere plannen waardoor de waterbeheerder gevat is, worden bewaakt.

3.2.2 De Europese Kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams Decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren (od)

De meeste Vlaamse waterlopen hebben een goede ecologische toestand of een goed ecologisch potentieel bereikt zodat ten laatste in 2021 voldaan zal zijn aan de kwaliteitsvereisten van de kaderrichtlijn water.

Het Vlaamse Integraal Waterbeleid voorziet in de opmaak van (deel)bekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen. De bekkenbeheerplannen zijn in uitvoering. Bij de opmaak van onze investeringsprogramma's zal rekening worden gehouden met de in de bekkenbeheerplannen opgenomen acties. De bekkenbeheerplannen 2013 – 2018 zullen worden voorbereid.

Tijdens deze legislatuur zullen de stroomgebiedbeheerplannen door de Vlaamse Regering worden vastgesteld. Bij de implementatie van de maatregelenprogramma's speelt dit beleidsdomein een belangrijke rol. Mobiliteit en Openbare Werken zal blijvend een vinger op de pols leggen om te komen tot een realistisch en haalbaar maatregelenprogramma waarbij van uit een beleidsmatige invalshoek de haalbaarheid en wenselijkheid van aanvullende maatregelen kan ingebracht worden.

De Europese Overstromingsrichtlijn wordt vertaald in een wijziging van het Vlaamse Decreet Integraal Waterbeleid (2009). De komende legislatuur zullen de overstromingsgevaarkaarten en overstromingsrisicokaarten worden vastgesteld en zal de opmaak van de overstromingsrisicobeheerplannen voorbereid worden.

3.3 Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit (sd)

De afgelopen jaren werden belangrijke investeringen gedaan om Vlaanderen beter te beschermen tegen overstromingen. Bovendien werden plannen voor bijkomende investeringen langs de Vlaamse kust en waterlopen goedgekeurd. Hierbij werd rekening gehouden met de te verwachten gevolgen van de klimaatverandering.

In Vlaanderen is een belangrijk aantal actoren betrokken bij waterbeheersing en kustverdediging. De afstemming van het beleid en de samenwerking op het terrein vergen dan ook heel wat overleg. We hanteren als leidraad voor het beheer van de waterkwantiteit de drietrapsstrategie: vasthouden – bergen – afvoeren.

Bij het beheer van de waterlopen en de kust moet bovendien rekening worden gehouden met de verschillende functies die de waterwegen en de kust hebben. Het beheersen van de waterpeilen is cruciaal voor de scheepvaart. Het is tegelijkertijd een prioritaire doelstelling de veiligheid van de bevolking te verzekeren door haar te beschermen tegen overstromingen.

Binnen een aanvaardbare tijd zal een algemeen en voldoende hoog veiligheidsniveau tegen overstromingen worden verzekerd. Dit veiligheidsniveau wordt bepaald in functie van het risico en de gevolgen. Zo zal het veiligheidsniveau van economisch waardevolle of dichtbevolkte gebieden hoger zijn dan voor agrarische of natuurgebieden die slechts beperkt nadelen ondervinden van een overstroming.

In het gebied van de Zeeschelde gebeurt het verzekeren van het veiligheidsniveau door, waar ruimtelijk mogelijk, op een gecontroleerde manier ruimte te geven aan de rivier en door het herstel van de vroegere valleigebieden binnen het Sigmaphan.

Naast de realisatie van het Sigmaphan langs de tijgebonden waterwegen, worden ook langs de niet-tijgebonden waterwegen maatregelen genomen voor het beheersen van de waterstanden. Het versneld herbouwen en vernieuwen van de stuwen op de Boven-Schelde en de Dender behoren daartoe.

Na het afronden van het Maasdijkenprogramma wordt in het gebied van de Gemeenschappelijke Maas, waar ruimtelijk mogelijk, op een gecontroleerde manier ruimte gegeven aan de rivier door het integreren van voormalige grindplassen in het winterbed, door het verlagen van het winterbed en door het verbreden van het zomerbed.

Met het oog op het beheersen van de waterstanden en het beschermen van de bevolking tegen overstromingen garanderen we een bedrijfszekere en dus voldoende onderhouden infrastructuur.

a. Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken

De nodige aandacht zal ook worden besteed aan watertekort en andere potentiële calamiteiten. Waterbeheersing betekent namelijk dat ook bij een tekort aan water een aangepast beheer moet gevoerd worden. Ook dan moeten de waterwegen al hun functies kunnen vervullen. Door wijzigingen in het klimaat kan dit probleem zich frequenter stellen. Er zullen laagwaterscenario's opgesteld worden en bij het uitwerken van projecten zal hiermee rekening worden gehouden.

Op de sluizencomplexen van het Albertkanaal worden pompen geïnstalleerd die het mogelijk maken om in geval van extreme droogte een deel van het gebruikte water te recupereren. De impact van een droogteperiode op de beschikbaarheid van kanaalwater voor de verschillende gebruikers wordt hierdoor sterk ingeperkt.

b. Rationeel watergebruik stimuleren

Vanuit het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken we mee aan de opmaak en de uitvoering van het strategisch plan rationeel watergebruik.

Daarnaast onderzoeken we de haalbaarheid en wenselijkheid van het aanwenden van water uit volgelopen gecontroleerde overstromingsgebieden als alternatieve waterbron.

c. De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren

In uitvoering van de Europese Overstromingsrichtlijn voeren we een beleid om overstromingen te voorkomen. We voeren de Ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010, het geactualiseerde Sigmaphan en de bekkenbeheersplannen volgens de afgesproken timing verder uit. We investeren met de Vlaamse Regering verder in de duurzame beveiliging tegen overstromingen door de uitvoering van het Sigmaphan, in goed overleg met de betrokken lokale besturen.

d. Instaan voor crisis-communicatie

De bevolking moet bij nakende wateroverlast tijdig en accuraat verwittigd worden. Daartoe wordt het monitoringsysteem, de voorspellings- en verwittigingssystemen zowel voor de kust als voor de waterwegen verder uitgewerkt. Op die manier kunnen we efficiënt en effectief anticiperen en communiceren naar de hulpdiensten en naar de burgers. Zo trachten we de schade te beperken in periodes van (dreigende) wateroverlast maar ook in droge periodes.

3.4 Multifunctionaliteit (sd)

Binnen een integrale aanpak van de aanleg en het beheer van de waterwegen en hun infrastructuur zijn een objectieve, duurzame en evenwichtige invulling van de economische functie (scheepvaart, ...), de waterbeheersingsfunctie, de recreatief-toeristische functie, de landschappelijke functie en de ecologische functie aan de orde. Dit houdt in dat bij de aanleg en het beheer van infrastructuur steeds met alle functies rekening dient gehouden te worden.

Deze integrale benadering, die uitgaat van multifunctionaliteit, maakt het basisobjectief uit van elk infrastructuurnetwerk en van elk aanpassings- of onderhoudswerk langs en aan de waterwegen en de kust. Hierna komen enkele projecten aan bod die elk voor zich in meer of mindere mate focussen op bepaalde delen van deze multifunctionaliteit.

3.4.1 Naar een milieugeïntegreerde functie (od)

De ontwikkeling van de waterwegen gebeurt op een “groene” manier. Zowel in de keuze van specifieke projecten als bij de uitvoering van infrastructuurwerken wordt aandacht geschonken aan de ecologische infrastructuur

a. De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening

Heel wat kunstwerken op de bevaarbare waterwegen bieden door de combinatie van verval en debiet belangrijke potenties voor energieproductie uit waterkracht. Dit is in het bijzonder het geval voor de sluizencomplexen op het Albertkanaal, waar het de bedoeling is om, in combinatie met de installatie van pompen, ook waterkrachtcentrales te voorzien.

Ook windmolenparken op de Noordzee zullen gefaciliteerd worden. Daarbij zal absoluut rekening worden gehouden met het vrijwaren van de commercieel belangrijke vaarroutes op de Noordzee.

b. De inpassing in het omgevende milieu

Bij de uitvoering van infrastructuurwerken wordt onderzocht op welke manier de principes van natuurtechnische milieubouw zullen toegepast worden, hoe mitigerende maatregelen genomen kunnen worden en hoe door een verruiming van de scope van het infrastructuurproject betekenisvolle aantasting van natuur voorkomen kan worden.

We zorgen voor de sanering van vismigratieknelpunten op basis van een prioritering conform de aangepaste Benelux-beschikking voor vismigratie. Concreet dienen prioritaire vismigratieknelpunten ten laatste tegen 2015 opgelost te worden en mogen geen nieuwe knelpunten gebouwd worden. Deze timing stemt overeen met wat in de Europese Kaderrichtlijn Water is opgelegd. Binnen het kader van de budgettaire voorzieningen zal getracht worden hieraan gevolg te geven.

We nemen bijkomende initiatieven voor het halen van het streefdoel inzake chemische bestrijdingsmiddelen: nulgebruik tegen uiterlijk 1 januari 2015

3.4.2 Naar een nieuwe ruimtelijke - landschappelijke functie (od)

Ook aan de landschappelijke functie van onze waterwegen dient aandacht te worden besteed. In het verleden werd de landschappelijke en, voornamelijk in stedelijke omgevingen, de cultuurhistorische waarden van de waterweg door allerlei ingrepen, zoals rechte trekkingen, verharding, verbreding en verdieping gewijzigd. Acties en maatregelen zullen uitgewerkt worden om te komen tot een

rivierherstel en tot het inpassen van de waterweginfrastructuur in de stedelijke omgeving. Bij nieuwe infrastructuur zal de waterwegbeheerder aandacht hebben voor het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur in het landschap.

Het evenwicht tussen de verschillende functies van de waterweg moet hierbij steeds bewaard blijven.

De laatste jaren wordt er meer aandacht gegeven aan het terug zichtbaar maken van water in de stad. Hoe de stedelijke omgeving en de publieke ruimte wordt ingevuld blijft in grote mate een taak van de diverse overheden. Het is dan ook van groot belang dat de overheid optreedt als een voorbeeldige bouwheer. Recent zijn er diverse projecten tot stand gekomen via de formule van Publiek Private Samenwerking (PPS), maar ook hier dient de overheid te waken over de kwaliteit van de realisatie. De overheid dient er op te letten dat de diverse functies aan bod komen en dat het water toegankelijk wordt gemaakt voor alle burgers.

3.4.3 Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit (od)

Bij de aanleg van infrastructuurprojecten wordt vaak in een te laat stadium aandacht besteed aan de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteiten en opportuniteiten van het project. Hierdoor kan vaak alleen nog bijgestuurd of gemitigeerd worden. Structurele en geïntegreerde kwaliteitsverbeteringen gebeuren best van in een zo vroeg mogelijk stadium. Daarom zal het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken nauw samenwerken met het Team Vlaams Bouwmeester.

Bij een aantal belangrijke infrastructuurprojecten, zoals de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, het Spartacusplan, het geïntegreerd kustveiligheidsplan en het plaatsen van geluidswering langs autosnelwegen, zal op een gestructureerde wijze worden samengewerkt met het Team Vlaams Bouwmeester. Deze samenwerking mag er echter niet toe leiden dat de prijzen van dergelijke werken op onverantwoorde wijze verhogen en de realisatietermijnen verlengen. Naast de architecturale kwaliteit dienen ook veiligheid en efficiëntie voorop te staan.

3.4.4 Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust (od)

a. Kustweerbericht

Gezien het groot strategisch belang met betrekking tot de veiligheid van de scheepvaart beschikt de administratie over een uniek hooggespecialiseerd Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS). Hierdoor beschikken we over een professioneel weerbericht, met als afgeleid product een kustweerbericht voor het breder publiek. Het maatschappelijke belang van een specifiek voor het grote publiek toegankelijk kustweerbericht is onmiskenbaar. Dit kustweerbericht is een belangrijk element in de promotie van de kust en we zullen dan ook bijzondere inspanningen leveren om het kustweerbericht definitief ingang te doen vinden bij alle belanghebbenden en niet in het minst bij de toerist en recreant

b. Uitwerken beleidsplan waterrecreatie en -toerisme

Vlaanderen biedt heel wat mogelijkheden op het vlak van recreatie op en langs de waterweg. Waterrecreatie zit sterk in de lift.

Wandelaars en fietsers maken steeds meer gebruik van de voor de exploitatie en het beheer van de waterweg aangelegde jaagpaden. Ook jachthavens en andere faciliteiten voor waterrecreatie zijn maar enkele exponenten van het toenemend belang van de waterweg in de vrijetijdsbesteding binnen de samenleving.

In het kader van de multifunctionaliteit van de waterweg in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt recreatief medegebruik als een belangrijk aandachtspunt beschouwd. Dit zal, in samenwerking met de minister bevoegd voor ruimtelijke ordening, verder doorvertaald worden in de ruimtelijke planvorming. De projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. De ontwikkeling van jachthavens krijgt een doorvertaling in de ruimtelijke visie van de waterwegbeheerder.

Het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme vormt het overlegforum voor de verschillende betrokken Vlaamse overheden en de sector van de recreatieve waterweggebruiker. Het is belangrijk dat er voldoende afstemming plaatsvindt tussen dit overlegforum en het Federaal Overlegplatform Pleziervaart.

Voor de bevaarbare kanalen en waterwegen worden mogelijke samenwerkingsverbanden met andere beleidsdomeinen en entiteiten onderzocht. Zo is samenwerking met Toerisme Vlaanderen mogelijk o.a. in het kader van de aanleg van bezoekersteigers aan toeristische locaties.

Een integrale en multifunctionele benadering zal aangewend worden om projecten tot stand te brengen door van bij de start het herstel of de ontwikkeling van alle functies voor ogen te hebben. Op die wijze zal bvb het vak van de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle onderzocht en uitgewerkt worden vanuit deze integrale benadering. .

Dit onderzoek zal gebaseerd zijn op een gebiedsgerichte ontwikkeling van zowel de scheepvaart- en de recreatieve functie als de landschappelijke en de milieufunctie. Ook het idee om te Melle een dam te bouwen met een kleine sluis zal voorwerp zijn van het onderzoek. De realisatie van het geactualiseerde Sigmaplan zal dan ook samen met de recreatievaart een hefboom betekenen voor de realisatie van andere kwalitatieve surplusmaatregelen.

Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Bijlage 1: Afkortingen

ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische informatie
AIS	automatisch identificatiesysteem
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
CPW	coördinatiepunt wegenwerken
DBFM	Design (ontwerp), Build (bouw) Finance (financiering) Maintenance (onderhoud)
DIWB	decreet integraal waterbeleid
DVM	dynamisch verkeersmanagement
FFEU	financieringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringen
FOD	Federale Overheidsdienst
GEN	gewestelijk expresnet
GIPOD	generiek informatieplatform openbaar domein
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
ICT	informatie- en communicatietechnologie
ITS	intelligente transportsystemen
ISA	intelligente snelheidsadaptatie
KGT	kanaalzone Gent Terneuzen
KLIP	kabel en Leiding Informatie Portaal
LEM	luchthaven exploitatiemaatschappij
LOM	luchthaven ontwikkelingsmaatschappij
MER	milieu-effectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
RDS	radio data system
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
od	operationele doelstelling
PPS	publiek private samenwerking
RIS	river information services
SAF	stakeholdersadviesforum
sd	strategische doelstelling
SSS	shortsea shipping
SHIP	strategisch haveninfrastructuurproject
START	STrategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio
TMC	traffic Message Channel
ViA	Vlaanderen in Actie
VLC	Vlaamse luchthavencommissie
VTS	vessel traffic services

Bilalage 2: Regelgevingsagenda

Overzicht nieuwe initiatieven						
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon
Opmaak Scheepvaartdecreet	Analyse bestaande scheepvaartreglementering	Geen	Actualiseren en moderniseren van de huidige verouderde en heterogene wetgeving	a, b, c, d, e Timing: 2012	Ja	Afd Haven en Waterbeleid / Departement MOW

Overzicht nieuwe initiatieven						
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de belevingsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon
In infrastructuurdecreet	Ruimtelijke ordening Milieu (MER, vergunningen, ...)	Geen	Voor belangrijke infrastructuurwerken van groot maatschappelijk belang moet worden onderzocht of specifieke plannings- en vergunningsprocedures kunnen worden voorzien die tegelijkertijd voldoende inspraakmogelijkheden bieden zonder hierdoor aanleiding te geven tot aanzienlijke doorlooptijden	a, b, c, d, e	Ja	
Opmaak van decreet betreffende de bescherming van de weginfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer	Wegcode en "aslastendecreet"	Geen	Gebruik van de infrastructuur door uitzonderlijke transporten regelen in harmonie met de federale regelgeving	b, c, d, e	Ja	
Eenduidig decretaal kader voor bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes		Geen	Standaardisering bij de herinrichting van wegen volgens objectieve criteria	a, b, c, d, e	Ja	
Wijziging decreet mobiliteitsconvenants		Geen	Hervorming van de werking van mobiliteitsconvenants	a, b, c, d, e	Ja	
Decreet invoering kilometerheffing		Geen	Kosten mobiliteit objectief doorrekenen	a, b, c, d, e Timing: 2013	Ja	

Overzicht nieuwe initiatieven							
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon	
Uitvoeringsbesluiten decreet Personenvervoer van 20 april 2001:	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001						
	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001	Geen	Aanpassing besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003, hoofdzakelijk met betrekking tot de technische aspecten van de digitale taxameter	a, b, c, d, e	Ja		
	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001	Geen	Uitvoeringsbesluit toegang tot het beroep voor personenvervoer over de we:	a, b, c, d, e	Ja		
	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001	Geen	In uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende toegangsverbod tot voertuigen van de VVM moet er één of meerdere uitvoeringsbesluiten worden geschreven	a, b, c, d, e	Ja		

Overzicht nieuwe initiatieven							
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon	
In uitvoering van het Decreet Personenvervoer van 20 april 2001, gewijzigd bij het decreet van 8 mei 2009, moet er enerzijds een uitvoeringsbesluit worden geschreven waarbij de diensten die niet onder het toepassingsgebied van het decreet vallen duidelijker worden afgelijnd	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001	Geen	Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		
Een uitvoeringsbesluit waarbij het systeem van de Vlaamse administratieve boetes in het geval van seponering wordt uitgeschreven	Decreet Personenvervoer van 20 april 2001	Geen	Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		

Overzicht nieuwe initiatieven							
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon	
Uitvoeringsbesluiten mobiliteitsdecreet	Decreet inzake het mobiliteitsbeleid.			a, b, c, d, e	Ja		
	Art. 11 §1 VR besluit tot opmaak mobiliteitsplan en stelt participatietraject vast		Verdere implementatie van het decreet	b, c, d, e	Ja		
	Art. 11 §2 VR bepaalt samenstelling, werking en opdracht van gewestelijke planingscommissie		Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		
	Art. 3 §3 Intergemeentelijke mobiliteitsplannen + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		
	Art. 16 §3 VR stelt nadere regels vast voor de inhoud, vorm en procedure van sneltoets + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		
	Art. 19 §2 VR richt binnen elke provincie een PAC op en bepaalt nadere regels voor samenstelling en werking + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a, b, c, d, e	Ja		

Overzicht nieuwe initiatieven						
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon
	Art. 20 VR kan nadere regels vaststellen voor inhoud, methodologie, procedure voor de opmaak, evaluatie, herziening en bekendmaking van (inter)gemeentelijk mob.plan + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a , b, c, d, e	Ja	

Toelichting per kolom:

1. Geef de titel van het initiatief
2. Geef aan welke bestaande regelgeving “betrokken” is bij het regelgevingsinitiatief, bijvoorbeeld te wijzigen en/of ter uitvoering ervan. Dit kan ook Europese regelgeving betreffen.
3. Indien het regelgevings- of beleidsinitiatief juridisch gezien binnen een bepaalde periode moet uitgevoerd worden (bijvoorbeeld de omzetting van een Europese richtlijn), geef dit duidelijk aan.
4. Vat de beleidsdoelstellingen of de beoogde effecten van het beleidsinitiatief kort samen, zoals beschreven in de beleidsbrief.
5. Beschrijf kort de te doorlopen fases en hun timing, bijvoorbeeld geplande agenderingen op de ministerraad.
De opeenvolgende fases zijn:
 - a. de initiatief fase met een uitgewerkt ‘beleidsidee’
 - b. de conceptfase of de ontwikkeling van een concept(nota) en een RIA;
 - c. de ontwerp fase of de omzetting van het beleid in regelgeving;
 - d. de goedkeuringsfase met de verschillende goedkeuringsstappen(KW, legistiek en taalkundig advies, advies IF, akkoord minister van Begroting, eerste agendering VR, advies Raad van State, tweede agendering VR, ...);
 - e. de implementatiefase met de uitvoering, toepassing en handhaving;
 - f. de nazorgfase en de bijhorende monitoring en evaluatie
6. Geef aan of een RIA voor dit beleidsinitiatief wordt opgesteld. Indien dit niet het geval is, geef dan aan waarom niet (uitzonderingsgronden).
7. Contactpersoon.