

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



Zitting 1998-1999

15 oktober 1998

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

Beleidsprioriteiten 1998-1999

ingediend door de heer Steve Stevaert,
minister vice-president van de Vlaamse regering,
Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening

INHOUD

	Blz.
A. RUIMTELIJKE ORDENING	4
I. Wetgeving inzake ruimtelijke ordening	4
II. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	4
III. Verbetering van de methodologie en informatisering	5
IV. Gewestplanwijzigingen	5
V. Grond- en pandenbeleid	6
VI. Leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten	6
VII. BPA's	7
VIII. Verordeningen	7
IX. Handhavingsbeleid bouw misdrijven	7
B. ALGEMEEN MOBILITEITS-, EN WEGINFRASTRUCTUURBELEID	9
I. De mobiliteitsproblematiek	9
II. Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen	10
III. De commissie "Mobiliteit" van het Vlaamse parlement	10
IV. Overleg en samenwerking op verschillende fronten	11
V. Optimale aanwending van de budgettaire middelen	13
VI. Verkeersbeheer door Telematica	13
VII. Bedrijfsvervoersplannen	14
VIII. Opleiding versterken en strategisch bestuderen	15
C. WATERWEGEN	17
I. Waterwegen	17
II. Maritieme toegankelijkheid	18
III. De Vlaamse havens	19
IV. Loods- en Zeewezen	20
D. DE LIJN	21
I. Geleidelijke herstructurering van het historisch gegroeide net bij de VVM	21
II. Aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen door het verbeteren van de doorstroming	21
III. Verdere vernieuwing van het rollend materieel	22
IV. Uitbouw van voorstedelijke tramnetten versnellen	22
V. Verbetering van de halte-accomodatie en van de informatie aan de reiziger	23
VI. Modernisering van de wetgeving dringend nodig	23
VII. Verkeersvoordelen voor bestaansminimumgerechtigden	23
VIII. Integratie van vervoerbewijzen met andere Vervoersmaatschappijen	24
IX. Externe audit van de Vlaamse Vervoermaatschappij als basis voor interne wijzigingen	24
X. Pilotprojecten vraagafhankelijk vervoer voor personen met een ernstige handicap	24

E. REGIONALE LUCHTHAVENS	26
I. Luchthaven Oostende : expansie en diversificatie van de activiteiten	26
II. Luchthaven Antwerpen : strategische beslissingen worden voorbereid	28
F. RESOLUTIES EN MOTIES DIE WERDEN GOEDGEKEURD IN HET VLAAMS PARLEMENT	30

A. Ruimtelijke Ordening

I. Wetgeving inzake ruimtelijke ordening

Op 7 juli 1998 werd het voorontwerp van decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het werd vervolgens voor advies overgemaakt aan de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), aan de MINA-raad en aan VLACORO.

Na verwerking van deze adviezen zal het voorontwerp overgemaakt worden aan de Raad van State voor advies binnen de dertig dagen zodat verhoopt mag worden dat een ontwerp begin 1999 ingediend kan worden bij het Vlaams Parlement.

Op 4 november 1997 heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gehecht aan twee besluiten die een verderzetting zijn inzake actualisering en vereenvoudiging van de regelgeving. Het betreft de samenstelling van het dossier bouwaanvraag, met een vereenvoudiging voor de kleine werken, en de verruiming van de vrijstelling van medewerking van de architect. Nagegaan wordt of verdere vereenvoudigingen mogelijk zijn. Ook van de actualisering van de samenstelling van het dossier verkavelingsaanvraag wordt werk gemaakt.

Op het terrein is het niet altijd evident hoe in het kader van de stedenbouwwetgeving omgegaan moet worden met nieuwe maatschappelijke fenomenen; een sprekend voorbeeld is de ontwikkeling inzake telecommunicatieapparatuur. Als ondersteuning van de adviesverlenende en vergunningverlenende instanties werd een methode ontwikkeld die moet toelaten de best geschikte én minst hinderlijke inplantingsplaats te zoeken voor pylonen, antennes e.d. Deze methode werd onder de vorm van een gedragscode op 4 juni 1998 ondertekend zowel door de Vlaamse minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening en zijn administratie als door de betrokken telecomoperatoren.

II. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Bij decreet van 17 december 1997 werden de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bekrachtigd.

Voor 2 gemeenten, zijnde Nevele en Zemst, werd het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan inmiddels goedgekeurd terwijl van een veertigtal andere geweten is dat ze minstens gestart zijn met het proces.

Voor Aalst, Kortrijk en Mechelen is de afbakening van de stedelijke gebieden aangevat; de resultaten van dit proces mogen verwacht worden vanaf het voorjaar 1999. Nog dit jaar zal de start gegeven worden voor de afbakening van de stedelijke gebieden Gent en Turnhout.

Onderzocht zal worden hoe het overleg met de andere gewesten kan georganiseerd worden.

III. Verbetering van de methodologie en informatisering

De digitalisering van de gewestplannen is afgerond. De gegevens kunnen geconsulteerd worden via de website van de Vlaamse Landmaatschappij en zijn verkrijgbaar op cd-rom. De digitalisering van de BPA's wordt gefinaliseerd tegen eind '98.

Het Bredero-project, dat de geautomatiseerde afhandeling van de bouwvergunningsdossiers behelst, werd bij wijze van proef geïmplementeerd in de provincie West-Vlaanderen; in de loop van 1999 zal dit uitgebreid worden naar nog twee andere provincies. Ook zal Bredero uitgebreid worden met een module die betrekking heeft op de bouw misdrijven.

Op 7 juli 1998 heeft de Vlaamse regering haar goedkeuring gehecht aan de implementatie van de aanbevelingen die voortvloeiden uit het onderzoek over de kwaliteitsverhoging van de procedures ruimtelijke ordening en milieu inzake bedrijfsinvesteringen. Wat ruimtelijke ordening betreft, resulteerde dit reeds in een omzendbrief over de aflevering van het ontvangstbewijs bij de indiening van een bouwaanvraag en wordt er werk gemaakt van de optimalisering van het instrument sectoraal BPA.

IV. Gewestplanwijzigingen

De volgende gedeeltelijke gewestplanwijzigingen werden definitief vastgesteld :

- Eeklo-Aalter, Gentse en Kanaalzone, Dendermonde, Aalst-Ninove-Geraardsbergen-Zottegem*, St.-Niklaas-Lokeren, Leuven*, Tienen-Landen*, Halle-Vilvoorde-Asse *, St.-Truiden-Tongeren voor de gasvervoerleiding (VTN) Zomergem-Voeren al dan niet gecombineerd met waterzuiveringsstation(s) , aangeduid met *;
- Ieper-Poperinge voor de aanpassing van het Besluit van de VR van 11.6.96 inzake het regionaal bedrijventerrein "Lernhout&Hauspie" met tuinbouwbedrijf te Ieper;
- Gentse en Kanaalzone te Oosterzele voor infrastructuur N42 en bedrijventerrein met nabestemming groengebied ; te Wetteren voor een regionaal bedrijventerrein en te Sint-martens-Latem voor een aanvulling ingevolge een arrest van de Raad van State;
- Limburgs Maasland voor het waterzuiveringsstation te Kinrooi;
- Sint-Truiden-Tongeren te Heers, Hoeselt, Riemst en Tongeren voor waterzuiveringsstations en uitbreiding Provinciale tuinbouwschool ;
- Halle-Vilvoorde-Asse voor de aanvulling van het gewestplan ingevolge 60 arresten van de Raad van State;
- Leuven enerzijds voor de globale herziening en anderzijds specifiek voor Termunckveld (Researchpark) , Parkveld(regionaal bedrijventerreinen) en Boortmeerbeek (waterzuiveringsstation);
- Kortrijk voor het wetenschapspark te Kortrijk;

De procedure voor de volgende gewestplanwijzigingen wordt afgerond :

- Antwerpen (globaal) en specifiek voor Antwerpen en Stabroek (languneringsveld), sluiting Kleine Ring en Aartselaar (regionaal bedrijventerrein);
- Kortrijk - algemeen
- Gentse en Kanaalzone -algemeen

Volgende herzieningen werden voorlopig vastgesteld door de Vlaamse regering:

- Roeselare-Tielt en Oudenaarde (delen van de verschillende gemeenten van het gewestplan)
- Aalst-Ninove-Geraardsbergen voor aardgasleiding naar Amylum;
- Mechelen voor Corenoxleiding, waterzuiveringsstation en bedrijventerrein Van Hool;
- Diksmuide-Torhout voor een regionaal bedrijventerrein te Torhout;
- Veurne-Westkust te Koksijde voor aanvulling ingevolge arrest van de Raad van State en te Nieuwpoort voor aanpassing van de jachthaven , zone voor zanddepot en uitbreiding natuurgebied IJzermonding;

In uitvoering van de opties van het RSV worden op korte termijn volgende gewestplanherzieningen voor de vier structuurbepalende componenten voorgesteld op basis van de ontwerp-nota's voorbereid door de administratie Ruimtelijke Planning : Oostende-Middenkust , Maasland , Aarschot-Diest en Mechelen.

Voor een aantal specifieke en dwingende knelpunten voor bepaalde lokaties en activiteiten zal op voorstel van de minister een prioriteitenlijst worden opgemaakt.

V. Grond- en pandenbeleid.

In 1997 werd voor het grond- en pandenbeleid 52 miljoen vastgelegd. Het belangrijkste deel van de kredieten werd besteed aan de tegemoetkomingen die voorzien zijn voor de verwerving van gronden en/of panden in functie van strategische projecten. Gemeenten houden steeds meer rekening bij de goedkeuring van hun BPA's met mogelijke strategische projecten inzake grond- en pandenbeleid. Verwacht wordt dat de komende jaren het aantal projecten zal toenemen. Tevens werden de diskettes voor de opmaak van de gemeentelijke inventaris van de onbebouwde percelen naar alle gemeenten gestuurd. Een 50-tal gemeenten hebben reeds hun inventaris aan de administratie bezorgd. Momenteel moet de volledigheid van deze gegevens gecontroleerd worden. Verwacht wordt dat nog een deel gemeenten hun inventaris dit jaar zullen afleveren. Eénmaal een inventaris opgemaakt, moeten de gemeenten deze nog enkel jaarlijks actualiseren.

VI. Leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten.

In 1998 werden voor de tweede maal registratie-attesten verstuurd voor de registratie van de leegstaande en /of verwaarloosde bedrijfsruimten in de Inventaris. In 1999 zullen voor de eerste keer de aanslagbiljetten verstuurd worden.

Anderzijds worden ook vernieuwingsprojecten gesubsidieerd. Naast openbare initiatiefnemers, worden nu voor het eerst ook projecten van privé-initiatiefnemers ingediend. De heffing stimuleert de eigenaars tot het vinden van een herbestemming, renovatie of verkoop van het pand, of desgevallend sloop. Om de eigenaars en potentiële

initiatiefnemers op de hoogte te brengen van de reglementering terzake, werd een overzichtelijke brochure opgesteld met enkel voorbeeldprojecten.

Om de administratieve afhandeling van de dossiers vernieuwingsprojecten te vereenvoudigen en te verduidelijken werd het uitvoeringsbesluit aangepast. Dit besluit is nu bij de Raad van State voor advies.

VII. BPA's.

De afhandeling van de gewone BPA's kent een status quo. De eerste twee sectorale BPA's zonevrije bedrijven werden dit jaar goedgekeurd. Verwacht wordt dat in 1999 meerdere gemeenten een sectoraal BPA zullen afwerken. Tevens werd een omzendbrief opgesteld voor de opmaak van een BPA voor zonevrije terreinen en gebouwen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten. In de begroting 1999 werden de nodige kredieten voorzien om de gemeenten financieel te ondersteunen bij de opmaak van deze BPA's.

De opmaak van de handleiding inzake BPA's kent enigszins vertraging omdat drie delen moeten geïntegreerd worden. Alleszins wordt gepland dat deze handleiding ten laatste begin 1999 klaar is.

VIII. Verordeningen

1. Gemeentelijke verordeningen

Een typemodel voor gemeentelijke verkavelingsverordening werd opgesteld en zal hopelijk door de gemeenten overgenomen worden.

2. Algemene verordeningen

Er wordt werk gemaakt van 3 algemene bouwverordeningen, meer bepaald inzake het verplicht voorzien van regenwaterputten bij nieuwe woningen, inzake het voorzien van branddetectie-apparatuur en inzake vereisten die het wonen boven winkels moeten stimuleren.

IX. Handhavingsbeleid bouw misdrijven

Per 1/10/98 werd tegen 175 bouw misdrijven ambtshalve opgetreden. In slechts vijf gevallen moest men overgaan tot een gedwongen afbraak.

Een gecoördineerde omzendbrief inzake het handhavingsbeleid zal in 1999 aan de Vlaamse regering voorgelegd worden; het zal gaan om een actualisering van de bestaande richtlijnen, zonder dat ten gronde een nieuwe wending aan het beleid terzake gegeven zal worden.

Wat de problematiek van de weekendverblijven betreft, werd op basis van een inventarisatie voor 4 gemeenten, namelijk Brecht, Schilde, Zedelgem en Zemst, een ruimtelijk verantwoorde oplossing uitgewerkt. Deze aanpak zal verder gezet worden voor de overige pilootgemeenten van zodra deze klaar zijn met hun inventarisatie.

B. Algemeen mobiliteits-, en weginfrastructuurbeleid

1. De mobiliteitsproblematiek

Niemand zal nog ontkennen dat mobiliteit van groot maatschappelijk en economisch belang is. Rekening houdend met de termijnen die nodig zijn om bij te sturen en te heroriënteren, de complexer worden afwegingsprocedures,... groeit meer en meer het besef dat de tijd dringt.

Eenzijds is er de problematiek van het groeiend onevenwicht van intensiteit en capaciteit onder vorm van congestie, voornamelijk op de toegangswegen van en naar de stedelijke centra, en steeds meer op de interstedelijke verbindingen. De resultaten van de eerste provinciale modellen wijzen er op dat deze problematiek zich bij ongewijzigd beleid zowel in tijd als in ruimte enkel maar zal toenemen, en, dit vooral rondom de grote steden. Tegelijkertijd is er het gevaar dat sommige bevolkingsgroepen meer en meer minder mobiel worden, wat tot sociale en economische uitsluiting kan leiden.

Er is ook de negatieve weerslag van de autogerichte mobiliteit op de leefbaarheid. Deze neemt soms, omwille van de steeds sterker toenemende autogerichte mobiliteit zeer urgente vormen aan (cfr. luchtverontreiniging). Gelukkig blijft de onveiligheid gestadig afnemen. Sedert 1990 is het aantal ongevallen op Vlaamse wegen met meer dan 20% gedaald en het aantal doden en dodelijk gewonden zelfs met meer dan 30%. Wel geeft de ontwikkeling van de onveiligheid aan dat enkel met bijkomende inspanningen deze gunstige trend zal kunnen worden behouden.

Dat door het minder bereikbaar worden van stedelijke en economische centra negatief doorwerkt op de economische activiteiten is immers één zijde van de medaille; dat zonder structurele ingrepen ook het verbeteren van de leefbaarheid en van de veiligheid van woon- en leefomgeving is de andere zijde van de medaille.

Het debat over de doelstellingen en de maatregelen is niet éénvoudig en de tegenstellingen tussen de diverse betrokken partijen zijn meestal groot. Naarmate mogelijke maatregelen duidelijker zijn, groeit meestal ook de tegenstand binnen één of meerdere van die partijen. Dit is reeds het geval indien het om de traditionele maatregelen langs de aanbodzijde ging (voornamelijk investeringen voor infrastructuur) en dan omwille van de impact op overheidsbudgetten, ruimte en milieu.

Het is nog moeilijker als ook maatregelen met betrekking tot de vraagzijde in beeld komen. Met elementen als beïnvloeding van mobiliteitsgedrag en prioriteiten naar doelgroepen toe wordt de discussie er niet gemakkelijker op. En nochtans is het mijn overtuiging dat ook op dit gebied de discussie zal moeten worden gevoerd. Uit simulaties met de hoger reeds geciteerde modellen blijkt immers dat een vraagvolgend beleid met grote nieuwe infrastructuren bijna steeds tot een verschuiving en zelfs toename van de problematiek blijkt te leiden.

II. Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen

In het voorjaar 1997 werden de krachtlijnen van een dergelijk beleid uitgezet in het “Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen”. Hierin wordt aangegeven welke de kritische terreinen zijn waarop de overheid gelijktijdig maatregelen dient te nemen om de toegankelijkheid van de economische knooppunten en poorten in Vlaanderen duurzaam te waarborgen.

Deze terreinen zijn de volgende

1. **het beheersen van de mobiliteitsvraag**, wat impliceert dat de overheid maatregelen neemt als het verminderen van de verplaatsingsbehoefte via ruimtelijke organisatie, het stimuleren van telewerken, het terugdringen van het autogebruik en vooral het autosolisme (in het woon-werkverkeer); het creëren van de voorwaarden die intermodaal vervoer stimuleren; het binnen elke modus creëren van de voorwaarden die een efficiënt gebruik ervan bevorderen; het ten volle benutten van de mogelijkheden inzake telematica, verkeerssturing, het voeren van een prijsbeleid dat een efficiënt gebruik van de modi stimuleert.
2. **het aanpassen van het vervoersaanbod met het oog op een verschuiving van het gebruik van de modus**. In vergelijking met het huidig vervoersaanbod op dit vlak betekent dit evenwel een aanpassing van het vervoersaanbod of een betere afstemming van de geboden vervoersalternatieven aan de vraag/wensen van de gebruikers (burger, verladers, bedrijven, ...) en het wegwerken van de belemmerende factoren inzake intermodaal vervoer
3. **het maken van bindende afspraken in functie van een beheersgericht transportbeleid**. Om te voorkomen dat de inspanningen, geleverd door het Vlaamse gewest om te komen tot een beheersing van de mobiliteit, teniet worden gedaan is een doelgerichte samenwerking nodig tussen de verschillende actoren op de verschillende beleidsniveaus en de op de markt actieve partners waarbij de taken inclusief de hieraan verbonden rechten en verplichtingen eenduidig worden vastgelegd.
4. **Het verbeteren van de efficiëntie van het mobiliteitsbeleid door het bewaken van de consistentie op niveau van de planning en de uitvoering tussen het beleid van de andere sectoren en het transportbeleid**, door binnen de huidige begrotingsmiddelen te komen tot een optimale aanwending van de financiële middelen tussen en binnen de verschillende vervoersmodi; door het genereren van bijkomende financiële middelen en door het creëren van een kader dat projectorganisatie toelaat.

III. De commissie “Mobiliteit” van het Vlaamse parlement

Mobiliteit is en blijft een belangrijk maatschappelijk thema, zo belangrijk dat het thema op dit ogenblik wordt behandeld in een speciale commissie “Mobiliteit” van het Vlaamse Parlement. Mijn voorganger en collega Eddy Baldewijns heeft als bijdrage in deze discussie een gestoffeerde nota aan deze commissie overgemaakt.

In afwachting van de beleidsvoorstellen die waarschijnlijk zullen worden geformuleerd door het Vlaamse Parlement is de uitwerking van het "Mobiliteitsplan Vlaanderen 2002" - dat de economische, sociale en economische afwegingen zal bevatten, nodig voor het vastleggen van de prioriteiten; en de grotere samenhang zal aangeven tussen de beleidsniveaus (gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk, federaal en Europees) en tussen de beleidsdomeinen (vooral op het vlak van ruimtelijke ordening, fiscaliteit en heffingen) - vertraagd geworden. Het Vlaamse Parlement moet immers in de omschrijving van het gewenste mobiliteitsbeleid zijn volle verantwoordelijkheid kunnen opnemen.

Toch kan noch de Vlaamse Regering, noch ikzelf hier niet een louter afwachterende houding aannemen.

IV. Overleg en samenwerking op verschillende fronten

Het uitvoeren van een mobiliteitsbeleid impliceert veel overleg en veel samenwerking.

1. Mobiliteitsconvenants met gemeenten en de VVM

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

Tot op heden hebben reeds 211 steden en gemeenten een moederconvenant met het Vlaams Gewest en de VVM afgesloten. Concrete afspraken tussen de verschillende ondertekende partners werden al in 291 bijakten geformaliseerd.

In het kader van de beslissing van de Vlaamse regering werd op initiatief van het kabinet een tweede evaluatienota opgesteld. Deze nota werd op 22 juli 11. door de Vlaamse regering goedgekeurd. Deze nota is tot stand gekomen dankzij de verschillende evaluatie rapporten opgesteld door de verschillende administraties en door de VVM-De Lijn.

Uit de ervaringen van 2 jaar werking met convenants blijkt duidelijk dat het instrument een stevige duw in de rug van het openbaar vervoer betekent. Dankzij het convenantenbeleid werden er afgelopen jaar 7 miljoen extra reizigers aangetrokken. In concreto betekent dit dat 13% van het totaal aantal reiziger vervoerd worden door convenantenprojecten. Volgens de meest recente gegevens is er ook een sterke toename van de biljettenverkoop merkbaar, en dit met meer dan 10 %.

Op het vlak van wederzijdse verbintennissen is het nog te vroeg om de effectiviteit juist in te schatten. De verbintennissen die betrekking hebben op het wegwerken van doorstromingsknelpunten worden in het algemeen goed tot zeer goed nagelcfd. Probleem hierbij is dat het hier meestal gaat over infrastructurele maatregelen die niet van vandaag op morgen kunnen gerealiseerd worden. We kunnen dus verwachten dat in

de nabije toekomst de kwaliteit van het openbaar vervoer meer bepaald de commerciële snelheid, de betrouwbaarheid en het aantal gebruikers nog sterk zullen toenemen.

Ook de voorwaarden voor de tussenkomst van het gewest bij de plaatsing van geluidswerende schermen langs gewestwegen werden merkelijk versoepeld. Belangrijkste innovatie hierbij is dat in de toekomst rekening wordt gehouden met de historische bebouwing, dwz de bebouwing die reeds aanwezig was voor de openstelling van de bedoelde gewestweg.

Om de organisatiestructuur te stroomlijnen werd een omzendbrief opgesteld die de taakverdeling tussen de verschillende organen, die werken rond mobiliteit en verkeer, beter op elkaar afstemt. Het betreft hier de taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Audit-Commissie, de Task-Force, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen.

Tevens keurde de Vlaamse regering een nieuwe bijakte goed die de intergemeentelijke samenwerking een extra impuls moet geven. De nieuwe bijakte heeft tot doel gewestwegen met een bovenlokale of regionale verbindingsfunctie over zijn totale lengte te bestuderen en in te passen in zijn ruimtelijke omgeving. Om dit doel te bereiken is het noodzakelijk dat samen met de verschillende lokale overheden een degelijke visie wordt ontwikkeld.

Het Vlaams gewest zal tussenkomen in de studiekosten die voortvloeien uit de samenwerking.

Tenslotte dient gesteld dat t.b.v. de bijkomende Openbaar Vervoer bediening en de extra planningsactiviteiten in het begrotingsjaar 1998 een bedrag van 650 miljoen BEF werd voorzien.

2. Samenwerkingsprotocol met de NMBS

Met de NMBS werd een samenwerkingsprotocol afgesloten in maart 1997. De resultaten van dit samenwerkingsprotocol zullen in de loop van de volgende maanden zichtbaar worden in verschillende stationsomgevingen, verspreid in Vlaanderen.

Sindsdien zijn namelijk een hele reeks projecten opgestart ter vernieuwing van de stationsomgevingen, zoals : Oostende, Sint-Truiden, Hasselt, Brugge, Kortrijk, Leuven, Antwerpen, Mechelen, Gent, Puurs, Deze projecten zijn afgewerkt, in uitvoering of in volle voorbereiding.

3. Samenwerkingsakkoord met het Brusselse gewest

Ook met het Brusselse gewest is een samenwerkingsakkoord afgesloten. De krachtlijnen van dit samenwerkingsakkoord bestaan o.a.

- De opmaak van een globaal masterplan;
- Een tariefintegratie (met NMBS, VVM, TEC en MIVB)
- Een betere doorstroming door vrije tram- en busbanen;
- Nader uit te werken principes over de financiering van de tramlijnen rond Brussel (niet laten verloren gaan – cfr. lijn Tervuren, Vilvoorde,)

- Een gezamenlijk project verkeerslichtenbeïnvloeding voor MIVB en VVM (doorstroming);
- uitwisseling van lijnen tussen VVM en MIVB – afspraken op het vlak van exploitatie;
- ...

V. Optimale aanwending van de budgettaire middelen

Optimale aanwending van de financiële middelen zowel tussen als binnen de verschillende vervoersmodi vormt een essentiële voorwaarde voor een beheersgericht mobiliteitsbeleid. De beperkte budgettaire middelen waarover het departement beschikt dwingt tot het selecteren van de belangrijkste mobiliteitsknelpunten op basis van een objectieve behoeftenanalyse.

Deze objectieve behoeftenanalyse werd in de loop van 1998 verder verfijnd. Er werd een methodiek ontwikkeld om bij de selectie van prioritaire projecten op een geïntegreerde en simultane wijze rekening te houden met de behoeften op het vlak van onderhoud, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Er werd ook een bijzondere inspanning geleverd om de parameters die noodzakelijk zijn om een dergelijke objectieve afweging uit te voeren op het terrein te inventariseren.

Specifiek voor wat de onderhoudstoestand van de wegen betreft, zal er in de loop van 1999 een multifunctioneel meetvoertuig aangekocht worden om de onderhoudsparameters tegen hoge snelheid en met een minimum aan verkeershinder op te meten.

De gehanteerde werkwijze en de eruit afgeleide prioriteitsscores van de knelpunten zullen aan het Vlaams Parlement medegedeeld worden tezamen met de presentatie van het indicatief drieprogramma 1999-2001. Het driejarenprogramma 1999-2001 zal verder gealligend worden op de resultaten van de objectieve behoeftenanalyse.

In de loop van 1999 zal het instrument objectieve behoeftenanalyse nog verder ontwikkeld en uitgebreid worden. Er zal ondermeer een methodiek om prioritaire carpoolparkings te selecteren op punt gesteld worden. Er zal ook nog verder onderzocht worden op welke wijze de doelstellingen verbonden aan de wegencategorisering van het RSV optimaal kunnen doorwegen in de beoordeling van het relatief belang die aan bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de infrastructuur wordt gehecht rekening houdende met de categorisering van het wegvak.

VI. Verkeersbeheer door Telematica

In de loop van 1998 werden een aantal studies uitgevoerd ter voorbereiding van de implementatie van verkeersbeheersystemen door middel van Telematica. In de loop van 1999 zal er gestart worden met de implementatie van een aantal systemen. Zo zal er op de ring van Antwerpen werk gemaakt worden van een routegeleidingssysteem door middel van borden met variabele boodschappen. Deze borden zullen aangestuurd

worden vanuit het verkeersbeheercentrum van Antwerpen dat stapsgewijs uitgebouwd wordt.

In dit verkeersbeheercentrum zal ook de informatie verzameld worden over de rijomstandigheden over heel Vlaanderen. Hiertoe wordt een nieuw gladheidsmeetsysteem uitgebouwd dat ook als doel heeft de hoeveelheid strooizout te beperken. Het nieuwe systeem zal niet alleen betrouwbaarder maar ook milieuvriendelijker zijn.

De filedetectie- en waarschuwingssystemen die voor het eerst ingevoerd werden naar aanleiding van de werken op de E313 geven voldoening en zullen uitgebreid worden. Aanvullend zullen er ook mobiele tekstkarren aangekocht worden die snel en flexibel ingezet kunnen worden om de weggebruikers informatie te verschaffen.

De verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer wordt in 1999 nog verder uitgebouwd. Op termijn is het de bedoeling om tot 800 kruispunten met een dergelijk systeem uit te rusten.

VII. Bedrijfsvervoersplannen

Het is niet voldoende dat de overheden hun verantwoordelijkheid terzake opnemen bij het beheren van de mobiliteit en het beheersen van de mobiliteitsproblematiek. Meer en meer wordt het noodzakelijk dat iedereen zijn of haar verantwoordelijkheid opneemt en zijn of haar concrete bijdrage invult.

Het vijfjaar lopende programma “bedrijfsvervoersplannen” werd door de administratie geëvalueerd. Als meest indringende besluit werd gesteld dat invoering op basis van vrijwilligheid te weinig perspectieven biedt, om tot een veralgemeende toepassing van het instrument te kunnen overgaan. In dit licht werd samen met de administratie een ontwerp-decreet “bedrijfsvervoersplannen” voorbereid.

In het federale parlement is echter eveneens een grondig geamendeerd ontwerp van wet inzake de “bedrijfsvervoersplannen” in voorbereiding. Omdat op federaal niveau een ondersteuningsbeleid via fiscale middelen en een uitbreiding van het toepassingsgebied naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest voor de Vlaamse mobiliteitsproblematiek interessante perspectieven biedt, wordt voorlopig op Vlaams niveau niet verder gewerkt op wetgevend vlak. Wel moet worden gestreefd naar het afsluiten van een samenwerkingsakkoord met het federale niveau, waarbij de rol van gewest en staat duidelijk worden omschreven.

In aanvulling op dit ontwerp van wet wordt naar concrete uitvoering toe, er naar gestreefd om in het najaar 1998 een samenwerkingsovereenkomst met het VEV af te sluiten.

In afwachting is de opmaak voor een bedrijfsvervoersplan voor de Vlaamse administratie reeds van start gegaan.

VIII. Opleiding versterken en strategisch bestuderen

Inzake het verspreiden van kennis is o.a. de volgende nieuwe initiatief van belang: de nieuw ingerichte cursussen m.b.t. het concreet hanteren van mobiliteitsconvenants voor gemeentelijke ambtenaren, personeel van De Lijn en studiebureau's, die doorgaan in Berchem en Wemmel. Met deze bijkomende specifiek op de toepassing van het convenantenbeleid gerichte opleiding en de reeds bestaande opleidingen wens ik het mogelijk te maken dat gemeenten steeds meer over een mobiliteitsambtenaar kunnen beschikken, die voor een belangrijk deel het lokale verkeers- en vervoersbeleid kan helpen gestalte geven en onderbouwen. De kosten van de inzet van degelijk geschoold gemeentelijk personeel bij het tot stand komen van het gemeentelijk mobiliteitsplan wens ik dan ook, en dit afhankelijk van de gevolgde opleiding, volledig of in zeer belangrijke mate te vergoeden.

Vrijwel iedere belangrijke Europese regio beschikt op dit ogenblik over één of meerdere dagopleidingen in "verkeerskunde" op academisch niveau. Ondanks het feit dat de problemen in Vlaanderen zeer groot zijn en ondanks het feit dat Vlaanderen als een van de belangrijkste, zoniet de belangrijkste distributieregio van Europa kan worden genoemd beschikt België en meer bepaald Vlaanderen niet over een specifieke opleiding "verkeerskunde". Binnen de Vlaamse Regering zal er de volgende maanden worden gezocht naar concrete mogelijkheden voor een structurele oplossing. Het kunnen beschikken over deskundige mensen is immers een van de kritische voorwaarden voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Ook de valorisatie van gefinaliseerde studies en instrumenten in het concrete beleid zijn belangrijke aandachtspunten op korte termijn. Zonder volledigheid te beogen, verwijs ik hier o.a. naar:

- de verdere valorisatie van de "Haalbaarheidsstudie IJzeren Rijn",
- de op objectief meetbare knelpunten gebaseerde behoeftenanalyse voor de noodzakelijk blijvende investeringswerken;
- de inschakeling van multimodale modellen in het opstellen van mobiliteitsplannen. Zij vormen een belangrijk hulpmiddel omdat zij de noodzaak tot experimenten op reële schaalgrootte kunnen doen verminderen. De beschikbare resultaten werden overgemaakt aan de betrokken gemeenten voor inpassing in de uitwerking van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Inzake lopende studies verwijs ik hier o.a. naar:

- de nieuwe studie m.b.t. het verplaatsingsgedrag (OVGII), waarbij ook dieper en grondiger ingegaan wordt op het verplaatsingsgedrag in specifieke stedelijke regio's (Kust, Gent...)
- evaluatiestudies m.b.t. grensverleggende initiatieven (bijvoorbeeld Hasselt)
- een studie m.b.t. de economische impact van verkeers- en vervoersmaatregelen
- de verfijning van het ARCMer-instrument, enz;..
- een studie m.b.t. de versterking van het intermodaal vervoer;
- potenties van Light Rail in Vlaanderen;

Bijzonder belang hecht ik aan de studies die in samenwerking met de vijf Vlaamse provincies zullen worden uitgevoerd, nl. de ontwikkeling van een provinciaal

verkeersveiligheidsGIS, de ontwikkeling van een provinciaal fietsrouteplan en de concrete afbakening van en bijhorende beleidsvoorstellen voor de bebouwde kommen. Om een verdere objectivering van de concrete behoeften in Vlaanderen mogelijk te maken inzake veiligheid, fietsvoorzieningen en doortochten zijn deze studies van strategisch belang. De nodige middelen werden voorzien binnen het VIF.

Tenslotte wens ik ook op korte termijn de mogelijkheden te onderzoeken om een nader uit te werken systeem van retributies met een wegverkeer ontradend effect in de Vlaamse stedelijke conurbaties in te voeren in het kader van de verdere uitwerking van het Masterplan Antwerpen. De EU heeft reeds toegezegd om 50% van de studiekosten voor haar rekening te nemen.

C. WATERWEGEN

1. Waterwegen

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

De Europese Unie heeft in de loop van 1997 deze maatregelen goedgekeurd voor zover ze beperkt blijven tot de overgangsperiode die loopt tot 1 januari 2000.

Het goedgekeurde steunprogramma concentreert zich tot de volgende punten:

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

Deze programma's zijn lopende. In dit verband kan vermeld worden dat reeds meer dan 1/3 van het totale Vlaamse binnenschippersbestand de beroepsopleiding verzorgd door Promotie Binnenvaart Vlaanderen in samenwerking met het VIZO en uitgevoerd in opdracht van het departement heeft gevolgd.

Het programma wordt in 1998 voortgezet en men mag aannemen dat voor het einde van dit jaar meer dan 50% van de Vlaamse binnenschippers de opleiding gevolgd hebben.

In 1997 was het evenwel niet meer mogelijk het voorziene budget van 300 mio voor de subsidiering van de bouw van laad- en loskaaien vast te leggen.

De privé sector heeft evenwel zeer positief gereageerd op deze maatregel. Er werden in 1998 reeds 27 projecten goedgekeurd voor een totaal bedrag van 395 mio BEF.

Het voorziene budget wordt dit jaar en ook volgend jaar opgetrokken om dit kaaimuurproject voort te zetten en het transport via het water te stimuleren, zodat minstens voor 900 mio BEF over de periode 1998-1999 hiervoor gereserveerd worden.

De goedgekeurde projecten laten reeds toe ca 45 mio ton goederen over een periode van 10 jaar extra te vervoeren via de waterweg. Naast dit initiatief worden op verschillende plaatsen grote inspanningen geleverd om de doorvaart op het Vlaamse waterwegennet te optimaliseren en de transportkost via de waterweg te drukken.

In dit verband heb ik mijn administratie opdracht gegeven te onderzoeken de vaartrechten op de Vlaamse wateren af te schaffen. Deze maatregel laat toe de transportkosten te drukken en alzo de tewerkstelling te ondersteunen. Deze beleidsmaatregel zou moeten toelaten een modalshift te bewerkstelligen en met een gunstige invloed op de totale mobiliteit.

Voor de modernisering van onze waterwegen werden de werken voor de verruiming van de doortocht van Kortrijk voortgezet.. De afwerking van de sluis te Zwevegem op het kanaal Bossuit-Kortrijk werd in 1997 terug aangevat, eind 1998 zal de laatste aanbesteding uitgeschreven worden zodat eind 1999 begin 2000 het kanaal zal kunnen opengesteld worden voor 1350 ton schepen.

Het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt verder afgewerkt, zodat de ontsluiting naar Willebroek voor schepen tot 10.000 ton DWT mogelijk wordt.

Op het Albertkanaal worden de knelpunten verder weggewerkt, dit betekent o.m. het afwerken van de kanaalverbredingswerken in het vak Briegden-Gellik, het voorzetten van de studies voor de aanpassing en modernisering op duwvaart gebarit van het vak Antwerpen-Wijnegem. Momenteel beëindigt de administratie Waterwegen en Zeewezen de startnota van dit project. Deze startnota moet toelaten in het voorjaar 1999 de nodige reservaties voor deze verbredingswerken vast te leggen. De eerstvolgende jaren zullen voor de realisatie belangrijke bedragen hiervoor uitgetrokken worden. Een eerste reservatie wordt voorzien op de begroting 1999.

Met de Dienst voor de Scheepvaart en het NV. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen zal een overeenkomst met betrekking tot het beheer, exploitatie en het investeringsbeleid van hun respectievelijke kanalen worden afgesloten.

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

Een duurzaam beleid van onze waterwegen wordt nagestreefd.

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

In dit kader wordt nog voor het einde van dit jaar het milieu effecten rapport omtrent de aanleg van het overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde afgerond, zodat de realisatie van het overstromingsgebied volgend jaar kan aangevat worden.

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

II. Maritieme toegankelijkheid

De nodige inspanningen voor het verbeteren van de maritieme toegang van de Vlaamse Zeehavens worden voortgezet. In dit verband werd onmiddellijk na de goedkeuring van de Nederlandse procedurewet in juni 1997 de verdiepingswerken in de Westerschelde aangevat. De werken zijn dermate gevorderd dat de verdieping van de vaargeul in de Westerschelde praktisch gerealiseerd is.

De Nederlandse overheid is ondertussen begonnen met het ruimen van de wrakken gelegen langs en in de vaargeul.

De verdieping van de vaarpassen in zee naar de Westerschelde wordt in 1999 opgestart. Door deze verdieping wordt tevens de toegang tot de haven van Zeebrugge verbeterd.

Op voorstel van de Vlaamse regering werd een projectgroep opgestart voor de uitwerking van het saneringsplan van de onderwaterbodems van de Zeeschelde en de Antwerpse haven. De projectgroep zal eind 1998 een aantal conclusies en voorstellen neerleggen.

De uitwerking zal in de loop van 1999 na goedkeuring door de Vlaamse regering overeenkomstig aangevat worden.

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

III. De Vlaamse havens

De betrokken havenbesturen en actoren hebben duidelijk de wens uitgedrukt om tot een havendecreet te komen. Een ontwerp wordt uitgewerkt.

Dit beoogt o.m.:

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

Het decreet dient tevens een financieringsregeling betreffende de haveninvesteringen te voorzien, rekening houdend met een verregaande responsabilisering van de havenbesturen en de in wording zijnde Europese regelgeving hieromtrent.

De nieuwe financieringsregeling stelt enerzijds voor de tussenkomst van het Vlaams Gewest voor de aanleg, het onderhoud en exploitatie van de maritieme toegangswegen en de basisinfrastructuur te verhogen.

Het voorziet eveneens een financiële tussenkomst voor sommige taken die door de havenbesturen worden uitgevoerd in opdracht van het Gewest zoals o.m. politionele bevoegdheid, milieucontrole, enz.

Anderzijds wordt de vermindering van de subsidie verleend door het Gewest voor de uitbouw van commerciële projecten vooropgesteld.

Ik hoop dat een voorstel van havendecreet eerstdaags in het Vlaams Parlement kan worden neergelegd.

De opgestarte investeringen in de havens, zoals de renovatie van de haven van Oostende, de verlenging van de OCZ-terminal te Zeebrugge, het Kluizendok te Gent en het Verrebroekdok te Antwerpen worden voortgezet.

In de haven van Antwerpen en Zeebrugge zal respectievelijk het Deurganckdok en het Wielingenproject uitgebouwd worden.

Het in opmaak zijnde strategisch plan voor de Waaslandhaven zal voor de verdere uitbouw als leidraad dienen. Het plan dient niet alleen rekening te houden met economische verwachtingen en opportuniteiten, maar ook met de leefbaarheid van de dorpskernen in de polder, de bereikbaarheid, het milieu, enz.

IV. Loods- en Zeewezen

Een gespecialiseerde werkgroep heeft met het oog op de verbetering van de dienstverlening van het Vlaams Loodswezen de krachtlijnen uitgewerkt van een verzelfstandiging. Een aantal takenpakketten werd vastgelegd..

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

De verzelfstandiging zal gebeuren via de oprichting van een tijdelijk facilitair loodsenbedrijf.

Dit bedrijf zal geleidelijk het takenpakket van het huidige loodswezen overnemen. De nieuwe naamloze vennootschap zal hierbij omgevormd worden tot een verzelfstandigd loodsenbedrijf.

Deze maatregel heeft verregaande gevolgen m.b.t. o.m. het loodsendecreet, uitvoeringsbesluiten en vereist ook de aanpassing van het Scheldereglement.

Besprekingen met Nederland en de federale overheid hieromtrent zullen op korte termijn worden opgestart.

D. De Lijn

I. Geleidelijke herstructurering van het historisch gegroeide net bij de VVM.

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

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

Het budget van de mobiliteitsconvenanten dat kan aangewend worden voor het verhogen van het openbaar vervoeraanbod zal in 1999 opgetrokken worden tot 830 miljoen.

De derde fase van de netnormering en de automatisering van de exploitatie, zijn de instrumenten die de VVM in de toekomst moet aanwenden om de inzet van middelen en personeel maximaal te optimaliseren en zullen in 1999 geoperationaliseerd worden.

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

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

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

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

De eerste projecten ter installatie van verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer werden in de eerste helft van 1998 gerealiseerd. De tweede reeks projecten zullen fasegewijze in het najaar van 1998 en daarna volgen. De uitrusting van de kruispunten met verkeerslichtenbeïnvloeding gaat in een aantal gevallen gepaard met kleine infrastructurele ingrepen die ook in 1999 zullen uitgevoerd worden. Na uitvoering zullen ongeveer 500 kruispunten uitgerust zijn met een dergelijk systeem.

Tegelijkertijd is de uitrusting van in totaal ongeveer 2.650 voertuigen met de nodige apparatuur bij de VVM quasi afgewerkt

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

III. Verdere vernieuwing van het rollend materieel.

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

De noodzakelijke vernieuwing en uitbreiding van het trampark werd ingezet. In de loop van 1998 werd het derde lot trams voor de steden Gent en Antwerpen worden besteld. In het voorjaar 1999 zal het vierde lot van negen trams worden besteld. Voor Pasen 1999 zal de eerste nieuwe tram geleverd worden.

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

IV. Uitbouw van voorstedelijke tramnetten versnellen.

De ontsluiting van het project Punt aan de Lijn werd in het voorjaar van 1998 afgewerkt. Dit geldt eveneens voor het traject Adinkerke – De Panne.

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

- Verlenging tramlijn 3 – Bredabaan te Antwerpen (Merksem), (op het programma 1999).
- Tracé-studies voor tramuitbreidingen naar Boechout (op het programma 1999), Edegem en Kontich.
- De afwerking van de noord-zuid-as en de oost-west-as te Antwerpen; (St. Bernardsesteenweg staat op het programma 1999);
- De doortrekking van de tramlijn naar Flanders-Expo te Gent (in volle voorbereiding).

De middelen op het VIF, bedoeld voor de aanleg van traminfrastructuur, zijn onvoldoende en moeten opgetrokken worden.

Er kan immers worden vastgesteld dat de uitbouw van een voorstedelijk tramnet in Antwerpen 6 miljard kost (huidige raming). Aan het huidige tempo en met de huidige beschikbare kredieten duurt dit nog 15 jaar.

We houden dan nog geen rekening met de noodzakelijke uitbreidingen in Gent (Zwijnaarde en Flanders Expo) en met de problemen in en rond Brussel, waar een aantal tramlijnen dreigen verloren te gaan.

Daarom worden de VIF – investeringen in 1999 verdubbeld (400 mio BEF).

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

Door middel van het automatiseringsproject HASTUS wordt het mogelijk om meer en betere informatie aan de reizigers ter beschikking te stellen.

Ingevolge het samenwerkingsakkoord dat met de NMBS, het Vlaams gewest en de VVM werd afgesloten op 18 maart 1997 werden verschillende projecten inzake modernisering van de stationsomgeving, verbetering van de informatieverstrekking en verbetering van de aansluiting opgezet.

Sindsdien zijn een hele reeks projecten opgestart ter vernieuwing van de stationsomgevingen, zoals : Oostende, Sint-Truiden, Hasselt, Brugge, Kortrijk, Leuven, Antwerpen, Mechelen, Gent, Puurs, Deze projecten zijn afgewerkt, in uitvoering of in volle voorbereiding. Momenteel is een lijst van 50 stations opgemaakt alwaar men signalisatie (cfr. pilootprojecten Lokeren en Dendermonde) zal aanbrengen, ten behoeve van de chauffeurs van de VVM, om de aansluitingen bus-trein fors te verbeteren. Voor de klanten zal dit een forse verbetering meebrengen.

VI. Modernisering van de wetgeving dringend nodig.

Het decreet tot volledige modernisering van de basiswetgeving inzake bezoldigd vervoer, voor wat betreft de bevoegdheden van het Vlaams gewest inzake openbaar vervoer, heeft voornamelijk de bedoeling :

- een coherente en gemoderniseerde regelgeving inzake de organisatie van het bezoldigd personenvervoer over de weg te realiseren;
- de basis voor basismobiliteit en netmanagement decretaal te voorzien;
- de nieuwe regelgeving aan te passen aan de vigerende Europese regels;
- een aantal nieuwe vormen van personenvervoer te regelen (vraag afhankelijk vervoer);

Uiteraard moet naar uitvoering toe bekeken worden wat in uitvoeringsbesluiten of de beheersovereenkomst moet geregeld worden.

Met het opnemen van het principe van basismobiliteit wordt een concrete invulling gegeven aan de sociaal-maatschappelijke opdracht van de VVM.

VII. Verkeersvoordelen voor bestaansminimumgerechtigden.

Inzake kansarmenbeleid werd, in uitvoering van de beheersovereenkomst, door de VVM en in samenspraak met de Vlaamse Vereniging van steden en gemeenten – afdeling OCMW – eind 1997 een modelcontract opgesteld ten behoeve van de OCMW's van alle steden en gemeenten.

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

Op deze wijze kan vermeden worden dat kansarmen gebruik maken van de duurste vervoerformule (het gewone biljet). Een Lijnkaart, abonnement of meerdere rittenkaarten zijn voor hen immers te duur.

Deze maatregel is van start gegaan op 1 oktober 1997 en werd na negen maanden na de invoering ervan geëvalueerd: het bleek een schot in de roos.

Vanaf 1 oktober 1998 wordt de maatregel uitgebreid tot de gerechtigden op het gewaarborgd inkomen voor bejaarden en de niet-Belgen die het bestaandsminimum genieten.

VIII. Integratie van vervoerbewijzen met andere Vervoersmaatschappijen.

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

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

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

IX. Externe audit van de Vlaamse Vervoermaatschappij als basis voor interne wijzigingen.

In het voorjaar van 1998 werd de in 1997 opgestarte externe audit van de VVM afgerond.

Deze audit gaf aan dat de VVM zijn exploitatieopdracht efficiënt invult en een internationale vergelijking goed kan doorstaan. Wel gaf de audit een aantal zwakkere elementen aan die voor verbetering vatbaar zijn. De VVM heeft zich op dit ogenblik dusdanig georganiseerd dat de implementatie van de aanbevelingen van de audit op korte en middellange termijn mogelijk is.

X. Pilootprojecten vraagafhankelijk vervoer voor personen met een ernstige handicap

Voor heel wat personen met een ernstige handicap is het reguliere openbare vervoer onvoldoende toegankelijk. Daardoor worden zij ernstig belemmerd in hun kansen op sociale integratie, bijvoorbeeld op vlak van mobiliteit naar en van het werk.

In het kader van de mobiliteitsconvenants worden regionale samenwerkingsverbanden op gang gebracht die de exploitatie van een aangepaste vervoersdienst voor deze doelgroep zal realiseren.

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap zullen instaan voor de coördinatie en begeleiding van deze projecten.

Aan de reizigers met een ernstige handicap die tot het systeem worden toegelaten wordt een klantvriendelijke en veilige vervoersservice van deur tot deur aangeboden.

Met de provinciebesturen, de gemeentebesturen en de reeds bestaande lokale initiatieven voor minder-mobielenvervoer zullen op korte termijn besprekingen worden gevoerd met het oog op het afsluiten van contracten in het kader van dit project.

De pilootprojecten starten begin 1999 voor een periode van twee jaar. De opgedane ervaringen zullen een structurele oplossing voor de langere termijn mogelijk maken.

In de aanvangfase zal worden gestart in de vijf provincie-hoofdsteden : Antwerpen, Brugge, Gent, Hasselt, Leuven en in een aantal vervoerszones, waar reeds succesvolle belbusprojecten of lokale initiatieven voor minder-mobielenvervoer lopen: Kortrijk, Veurne - Alveringem - Poperinge, Sint-Niklaas, Oostakker - Meetjesland, Grimbergen - Vilvoorde, Zoersel - Wijnegem, Genk, Landen.

E. Regionale luchthavens.

Het wereldwijd passagiers- en vrachtvervoer per vliegtuig kent een aangroei van 6 à 7 % per jaar. Het is de verwachting dat dit groeiritme in de toekomst nog zal aanhouden. Vooral de handel met het Verre Oosten en met sommige Afrikaanse en Zuid-Amerikaanse landen vertoont nog een enorm groeipotentieel. Door de dalende kosten wordt het luchtvervoer ook meer en meer gedemocratiseerd.

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

- De luchthaven Antwerpen levert een bijdrage tot de bereikbaarheid van de ruime agglomeratie Antwerpen, en verzorgt anderzijds mede de snelle toegankelijkheid van een aantal Europese bestemmingen vanaf Antwerpen. De luchthaven Antwerpen is in die optiek complementair aan de andere vervoermiddelen en aan de andere luchthavens. Vooral het korte voor- en natransport en de snelle incheckmogelijkheden behoren tot de troeven van elke regionale luchthaven.
- De luchthaven Oostende was tot op heden vooral toegespitst op intercontinentaal vrachtverkeer. De diversificatie van de activiteiten en de verbetering van de financiële situatie vormen de strategische doelstelling van de luchthaven op korte en middellange termijn. De luchthaven moet uitgroeien tot een economisch centrum voor de kustregio. Hiertoe dient de infrastructuur van de luchthaven te worden gemoderniseerd en uitgebreid. Het behoud van de leefmilieukwaliteit vormt hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap beheert en exploiteert deze luchthavens onder het statuut van Diensten met Afzonderlijk Beheer.

In totaal zijn op de luchthaven Antwerpen 66 personeelsleden werkzaam en op de luchthaven Oostende 109 personeelsleden, waarvan de kosten gedragen worden door de Dienst met Afzonderlijk Beheer. De meeste van deze personeelsleden hebben taken die rechtstreeks verband houden met de beveiliging van de luchthaven (luchthaveninspectie, luchthavenpolitie en brandweer). Deze beveiliging beantwoordt aan de vereisten opgelegd door internationale en nationale luchtvaartreglementering. In verschillende andere landen vallen deze kosten geheel of gedeeltelijk ten laste van de overheid. Hiermee kan gesteld worden dat de luchthavens Antwerpen en Oostende, wat hun werking betreft, een eerder beperkt beslag leggen op de overheidsmiddelen. Daartegenover genereren zij, door de ontwikkeling van private initiatieven, een belangrijke toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de privé-sector.

1. Luchthaven Oostende: expansie en diversificatie van de activiteiten

De luchthaven Oostende is in hoofdzaak een vrachtluchthaven voor intercontinentaal vervoer van luchtvracht. Daarnaast werd de laatste jaren ook het charterverkeer van passagiers uitgebouwd. Voor 1998 wordt een zekere terugloop van het vrachtvervoer verwacht, als gevolg van de strikte toepassing van de EU-richtlijn 92/14, gewijzigd door

de EU-richtlijn 98/20, waarbij vliegtuigen ouder dan 25 jaar en met een hoog geluidsniveau (stag II) geen toegang meer krijgen tot de luchthavens van de gemeenschap.

In de eerste helft van 1998 werd via de luchthaven Oostende 41.552 ton vracht verscheept, dit is 6.500 ton of 13,5% minder dan in de eerste zes maanden van 1997. Voor het ganse jaar 1998 wordt gerekend op ca 95.000 ton vracht en 130.000 passagiers.

In de eerste jaarhelft van 1998 werd werk gemaakt van een reorganisatie van de grondafhandeling, in overeenstemming met de Europese richtlijn 96/17.

Voor de luchthaven Oostende wordt, gesteund door de goede resultaten van 1997, geopteerd voor een verdere expansie en diversificatie van de activiteit, gesteund op duurzame trafieken met geluidsconforme toestellen. Deze beleidsoptie is niet mogelijk zonder de realisatie van een expansiegericht investeringsprogramma.

Zowel de aanleg en uitrusting van de luchthavengebonden bedrijvenzone ten zuidoosten van de luchthaven als de renovatie van de bestaande infrastructuur komen hierin aan bod. Deze bedrijvenzone zal zich geleidelijk ontwikkelen als specifieke zone voor vracht en vliegtuigonderhoud. In 1998 en 1999 zal het laadplatform voor vliegtuigen aangelegd worden, zodat de private bouwprojecten mogelijk worden.

Het investeringsprogramma voor de luchthaven Oostende omvat voor de eerstvolgende jaren volgende belangrijke projecten:

- de aanleg van het laadplatform aan de luchthavengebonden bedrijvenzone. Het laadplatform zal in twee fasen worden aangelegd: de eerste fase wordt uitgevoerd in het najaar van 1998, de tweede fase zal volgen in het voorjaar van 1999.
- de plaatsing van een Instrument Landing System op de baan 08 (kant zee): deze uitrusting zal toelaten dat meer vliegtuigen landen of opstijgen aan de zeezijde. Met het oog op de realisatie ervan werd een overeenkomst bereikte met de belgacontrol en wordt thans een MER uitgevoerd welke begin 1999 aan een openbaar onderzoek zal onderworpen worden, met het oog op het bekomen van een bouwtoelating. Voor dit project is een EFRO-steun toegekend.
- de aanleg van een verbindingsweg langs de luchtzijde, tussen de huidige terminal en de bedrijvenzone. Hiervoor is een EFRO-steun van 25% toegekend.
- de doortrekking van de taxiweg naast het verlengde gedeelte van de startbaan teneinde de capaciteit van de start- en landingsbaan te verhogen en de landingskosten te verminderen.
- de renovatie van het passagiersgebouw
- de vernieuwing van de afsluiting van het luchthavendomein.

Thans wordt door een gespecialiseerd Duits bureau een uitgebreid masterplan voor de luchthaven opgemaakt. Dit masterplan zal een toekomstbeeld schetsen van de luchthaven, en hieraan de noodzakelijke of wenselijke initiatieven verbinden op het vlak van de infrastructuur, het beheer, het milieu, de marketing en verkoop enz.

Het investeringsprogramma voor de luchthaven zal coherent zijn met de aanvaarde voorstellen van het masterplan.

II. Luchthaven Antwerpen: strategische beslissingen worden voorbereid

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

Voor de luchthaven Antwerpen is voor 1999 een verhoging van de dotatie van 21,8 naar 30 MF noodzakelijk gebleken. Deze verhoging houdt verband met het verlies aan inkomsten als gevolg van de stopzetting van de geregelde lijndiensten Antwerpen-Londen Heathrow en Antwerpen-Londen Gattwick. De stopzetting van deze dagelijkse vluchten kon onvoldoende gecompenseerd worden door nieuwe initiatieven, ondanks de positieve evolutie van het passagiersverkeer op de lijnen Antwerpen-Londen City en Antwerpen-Schiphol en de toenemende vraag naar zakenvluchten.

Hierdoor zal het totaal aantal passagiers in 1998 vermoedelijk uitkomen op ca. 210.000, tegenover 257.000 in 1997.

Met het oog op de voorbereiding van een beslissing omtrent de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Antwerpen werd door de Participatiemaatschappij Vlaanderen een studie uitgevoerd, omvattende voornamelijk een bedrijfseconomische audit en een meting van het omgevingsgeluid.

Hieruit is onder andere gebleken dat de luchthaven Antwerpen niet zelfbedruipend kan functioneren. De evolutie in de luchtvaart is immers zodanig dat de luchtvaartmaatschappijen ook voor hun regionale verbindingen grotere toestellen (70 plaatsen) wensen in te leggen, teneinde te voldoen aan de grotere vraag naar luchtvervoer om hun totale inkomsten bij dalende tarieven op peil te houden.

De studie spreekt zich niet uit over de noodzaak tot verlenging van de startbaan.

In afwachting van een definitieve beslissing omtrent de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven zijn de voorziene investeringen beperkt tot essentiële projecten van instandhouding, renovatie en beveiliging. Het voorgestelde investeringsprogramma is derhalve indicatief.

Op 24 juli jongstleden heeft de Vlaamse regering gesteld dat Deurne een eerste roeping heeft als zakenluchthaven, eerder dan als charter-, vracht- of sportluchthaven en rekening houdend met een bedrijfseconomische benadering en met de invloed van de luchthaven op de omgeving.

Daarnaast moet voorwaarden inzake toegelaten geluidsoverlast worden vastgelegd en moeten de internationale veiligheidsnormen en aanbevelingen worden nageleefd.

Tengevolge van deze vaststelling heeft de Vlaamse regering beslist om door de terzake bevoegde diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap tegen eind oktober 1998 rapporten te laten opstellen die volgende elementen omvatten:

- een overzicht van de te verwachten trafiekstijging en de te verwachten milieueffecten van een verlenging en ondertunneling van de startbaan;
- een onderzoek naar de gevolgen van deze verwachte stijging op het personenverkeer van en naar de luchthaven;
- een businessplan van een dergelijk scenario, met de potentiële gevolgen ervan op de nodige exploitatie- en investeringsdotatie vanwege het Vlaamse Gewest;
- de voorbereiding van een lastenboek voor de uitbesteding van een concessie aan een private of gemengde concessionaris.

Bij de opstelling van deze rapporten kan beroep worden gedaan op externe ondersteuning, bv. vanwege de auteurs van de vermelde rapporten; potentiële concessionarissen zullen worden uitgenodigd hun inzichten in de te onderzoeken aangelegenheden kenbaar te maken.

F. Resoluties en moties die werden goedgekeurd in het Vlaams Parlement

*Resolutie betreffende de begeleiding van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
stuk 829 (1997-1998) - nr. 1*

Op basis van verschillende acties is men gestart om maatschappelijk het draagvlak in verband met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te vergroten. In verband met het aanwenden van de (para) fiscale middelen in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de mogelijkheden in verband met het kadastraal inkomen is een opdracht verstrekt aan de administratie om een studievoorstel uit te werken. De studies voor de afbakening van een aantal stedelijke gebieden (Aalst, Mechelen, ...) lopen.

*Resolutie betreffende de maatregelen die zich opdringen naar aanleiding van de verkeersongevallen met vrachtwagens en de signalisatie bij wegwerkzaamheden voor het onderhoud van de Vlaamse wegen
stuk 872 (1997-1998) - nr. 1*

De filedetectie- en waarschuwingssystemen die voor het eerst ingevoerd werden naar aanleiding van de werken op de E313 geven voldoening en zullen uitgebreid worden. Aanvullend zullen er ook mobiele tekstkarren aangekocht worden die snel en flexibel ingezet kunnen worden om de weggebruikers informatie te verschaffen, bijvoorbeeld naar aanleiding van ernstige ongevallen.

Het standaardbestek 250 voor de wegenbouw dat op 1 januari 1998 van kracht werd, bevat zeker voor werken op autosnelwegen, heel wat aanvullende signalisatie en beveiliging ten opzichte van het federale M.B. van 1977 (bijkomende waarschuwingsborden, voertuig met veranderlijk tekstbord, inzet van mechanische poppen...). Op het vlak van signalisatie wordt gevoeld dat de limiet momenteel bereikt werd. Er kan niet nauwelijks verwacht worden dat nog meer signalisatie de veiligheid van de werken zal verhogen. Om concurrentie tussen aannemers op het vlak van werfsignalisatie uit te sluiten, werden hiervoor in de bestekken specifieke aparte posten voorzien zodat de aannemers op het vlak van de opgelegde veiligheidsmaatregelen niet meer kunnen besparen.

*Resolutie betreffende de tweede havenontsluiting voor Antwerpen
stuk 1077 (1997-1998) - nrs. 1 tot 4*

Na de aanneming van de resolutie op 3 juli 1998 is in uitvoering van de beslissing inzake de standpuntbepaling van de Vlaamse regering nagegaan welke de aanpak zou kunnen zijn om tot een globaal ruimtelijk concept te komen voor de inpassing van de mogelijke lijninfrastructuur nl. een spoorweg, en mogelijk een autoweg en pijpleidingen

Vanwege de heer Schouppe is eind juli 1998 een brief geschreven met de bedenking het tracé niet overhaast vast te leggen : “minstens moet eerst een gezamenlijke evaluatie plaatsvinden van de diverse problemen die ook in de resolutie als randvoorwaarden worden opgesomd”.

Minister Baldewijns nog, is akkoord gegaan om een studie te laten uit voeren door TUC Rail waarbij het Vlaamse Gewest bereid is de studie te cofinancieren volgens modaliteiten in een overeenkomst vast te leggen.

De inhoud en modaliteiten van deze overeenkomst wordt nog voorbereid door de diensten van de NMBS en de Administratie Wegen Antwerpen en zal op korte termijn aan de Vlaamse regering worden voorgelegd.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 4 november 1997 door de heer Louis Bril in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de omzendbrief RO 97/4 tot opheffing van de omzendbrief van 1 oktober 1975 betreffende de oprichting van constructies ter vervanging van door brand of storm vernielde eigendommen
stuk 797 (1997-1998) - nr. 1*

In verband met de motie inzake de vervanging van de constructies ter vervanging van door brand of storm vernielde eigendommen, werd een regelgeving uitgewerkt in het kader van het ontwerp-decreet houdende organisatie ruimtelijke ordening De lopende dossiers worden via een ad hoc regeling behandeld.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 10 december 1997 door mevrouw Nelly Maes en de heren Jos Stassen, Frans Wymeersch en Jos De Meyer in commissie gehouden interpellaties, respectievelijk tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven, tot de heer Luc Van den Brande, minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden, Wetenschap en Technologie, en tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven en het stelselmatig uitstellen van een beslissing terzake, tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de plannen om Doel te laten verdwijnen voor de aanleg van een nieuwe containerterminal in de Waaslandhaven
stuk 861 (1997-1998) - nr. 1*

Op 20 januari 1998 nam de Vlaamse regering een beslissing in verband met Doel. Een sociaal begeleidingsplan werd uitgewerkt en goedgekeurd door de Vlaamse regering op 23 juli 1998 en een strategisch planningsproces werd geïnitieerd.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 11 december 1997 door de heer Carl Decaluwé in commissie gehouden interpellatie tot de heer Theo Kelchtermans, Vlaams minister van Leefmilieu en Tewerkstelling, tot mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, Vlaams minister van Financiën, Begroting en Gezondheidsbeleid, tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Binnenlandse Aangelegenheden, Stedelijk Beleid en Huisvesting, over het weren van schadelijke stoffen uit de type-bestekken voor overheidsopdrachten
stuk 864 (1997-1998) - nr. 1*

Het standaardbestek 250 voor de wegebouw werd van kracht op 1 januari 1998. Het standaardbestek 250 kwam tot stand na uitgebreid overleg tussen alle betrokken actoren. Bij de besprekingen in de technische werkgroepen was ook OVAM betrokken partij. Het typebestek 250 dat in de loop van dit jaar van kracht werd, bevat derhalve de nodige garanties om schadelijke stoffen te weren bij overheidsopdrachten in het domein van de wegebouw.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 10 februari 1998 door de heer Carl Decaluwé in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de staat van de Vlaamse wegen
stuk 934 (1997-1998) - nr. 1*

Een goed en doelgericht onderhoud van het bestaande wegennet, met bijhorende infrastructuur (signalisatie, verlichting, beplantingen) dient bij te dragen tot een maximale toegankelijkheid en bereikbaarheid van de economische centra, teneinde Vlaanderen een competitief voordeel te bezorgen.

Op lange termijn wordt een doelmatiger instandhouden en onderhouden van het wegennet nagestreefd. Het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen stelt immers dat de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten moeten gewaarborgd blijven door kwaliteitsvol onderhouden hoofdtransportnetten.

In de loop van 1999 zullen daarom voor het onderhoud en de exploitatie van de bestaande verkeersinfrastructuur de nodige middelen voorzien worden om de huidige staat van berijdbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Gelet op de bijzondere inspanningen die in de loop van 1997 en 1998 geleverd werden kan er momenteel gesteld worden dat de jaarlijkse achteruitgang van het wegennet gestopt werd. Naar de toekomst komt het er nu op aan om de kwaliteit van het wegennet terug op te voeren.

In 1998 werden in het kader van de VESOC-beslissingen éénmalig 300 miljoen fr. kredieten ter beschikking gesteld aan AWW. Hiervan zal 200 miljoen benut worden ter financiering van een bijkomend programma "onderhoud fietspaden" waardoor de achterstand inzake het structureel onderhoud kan worden ingelopen. Dit programma werd gekoppeld aan de opmaak van nieuwe bestekken waarin sociale clausules zijn opgenomen. Dit kadert uiteraard in de VESOC-doelstellingen inzake directe tewerkstellingsinitiatieven. In 1999 werd in het begrotingsconclaaf beslist om een extra krediet van 200 miljoen in te schrijven voor de financiering van het onderhoud. Aldus

zal er een bedrag van 400 MlnF miljoen ter beschikking komen voor een structurele onderhoudsbeurt van de fietspaden.

Om de schade aan de gewestwegen te beperken wordt aanvullend een versterkt preventief beleid gevoerd door de uitbouw van weeginstallaties langs het wegennet verder te zetten teneinde het overladen van vrachtwagens te ontraden. De overtreders zullen een bijkomende solidariteitsbijdrage / administratieve boete opgelegd krijgen waarvan de inkomsten via het Vlaams Infrastructuur Fonds gebruikt zullen worden om structureel onderhoud aan het wegennet uit te voeren.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 17 februari 1998 door de heer Ward Beysen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de hindernissen voor de luchtvaart bij de luchthaven van Antwerpen
stuk 944 (1997-1998) - nr. 1*

Het Vlaams parlement vraagt in deze motie aan de Vlaamse regering om, in afwachting van de resultaten van de aangekondigde studie over de economische toestand van de luchthaven van Antwerpen, alle maatregelen die zich opdringen te treffen om de exploitatie van de luchthaven van Antwerpen op het vlak van de veiligheid op de grond en in de lucht in de grootst mogelijke mate te optimaliseren.

Ingevolge deze motie werd aan het Bestuur der Luchtvaart gevraagd om een volledig rapport af te leveren inzake de naleving van de veiligheidsvoorschriften en aanbevelingen.

Als vervolg op een voorlopig rapport van het Bestuur der Luchtvaart werden de hindernissen in het verlengde van de startbaan 29 (kant Borsbeek) verwijderd. De naderingsverlichting zal tevens worden aangepast. Het betrokken dossier is in voorbereiding door de diensten van AOSO.

Ondertussen is door het Bestuur van de Luchtvaart een onderzoek ten gronde opgestart die alle hindernissen in het verlengde van de beide zijden van de startbaan in kaart moeten brengen.

De nieuwe hindernissenkaart van de luchthaven die hieruit zal voortvloeien zal gepubliceerd worden in de AIP (Aëronautical Information Publication), dit is de berichtgeving aan de piloten in verband met de exploitatievoorwaarden van de luchthaven.

*Met redenen omklede motie tot besluit van de op 19 mei 1998 door de heer Ward Beysen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de problematiek van de zonevreemde voetbalterreinen
stuk 1060 (1997-1998) - nr. 1*

De motie vraagt de Vlaamse regering op korte termijn een oplossing uit te werken voor de zonevreemde voetbalterreinen en andere sportaccommodaties, hiertoe het nodige overleg te organiseren met alle betrokken partijen en om deze oplossing en decretale grondslag te geven teneinde een zo groot mogelijke rechtszekerheid te bereiken.

Ter uitvoering daarvan heeft de Vlaamse regering op 22/09/98 haar instemming betuigd met de omzendbrief RO 98/05 betreffende het bijzonder plan van aanleg voor zonevreemde terreinen en gebouwen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten. Daarin wordt onder meer ook de nadruk gelegd op het belang van voldoende overleg met alle betrokken actoren. De gekozen oplossing, namelijk de opmaak van een bijzonder plan van aanleg kadert in de bestaande stedenbouwwetgeving.