



Bijdrage Vlaamse administratie
aan het regeerprogramma
van de aantredende Vlaamse Regering

Beleidsdomeinspecifieke bijdrage

Deel 3.12

Mobiliteit en Openbare Werken

Mei 2009

Inhoudstafel

DEEL 1: BELEIDSDOMEINSPECIFIEKE OMGEVINGSANALYSE	7
1. Inleiding	7
2. Transportinfrastructuur	7
2.1 Wegen.....	7
2.2 Waterwegen	8
2.3 Havens en maritieme toegang	9
2.4 Openbaar vervoer.....	9
2.5 Luchthavens	9
3. Personenvervoer.....	10
4. Goederenvervoer	11
5. Verkeersveiligheid.....	13
6. Veiligheid op de maritieme vaarwegen	15
7. Congestie.....	15
8. Verkeersleefbaarheid en milieu	17
9 Waterbeheersing	18
DEEL 2: BELEIDSVOORSTELLEN.....	19
1. Inleiding	19
2. Vlaanderen als logistieke draaischijf	19
3. De Vlaamse zeehavens verder uitbouwen	21
3.1. Volledige infrastructuur.....	21
3.2. Bedrijfszekere infrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik.....	22
3.3. Veilige maritieme toegang.....	22
4. De waterwegen optimaal inschakelen om aan de groeiende transportvraag te voldoen	23
4.1. Volledige infrastructuur.....	23
4.2. Bedrijfszekere infrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik.....	23

4.3. De waterweginfrastructuur optimaal benutten	24
4.4. Multifunctionele waterweg.....	24
5. Het wegennet optimaal inschakelen om aan de groeiende transportvraag te voldoen	25
5.1. Volledige infrastructuur: wegwerken missing links en bottlenecks.....	25
5.2. Goed onderhouden en betrouwbare infrastructuur	26
5.3. Optimaal benutte infrastructuur en een gebruiker die optimaal gebruik maakt van het mobiliteitsaanbod.....	27
6. Het spoorwegennet optimaal inschakelen om aan de groeiende goederentransportvraag te voldoen	28
7. Het openbaar vervoer gericht inzetten	28
7.1. Verder werken aan de uitbreiding van het aanbod en de frequentie.....	28
7.2. Verder de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen.....	29
7.3. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen door reisinformatie aan te bieden.....	29
7.4. Uniek ticket voor alle openbaar vervoer.....	30
7.5. Gewestelijk expresnetwerk (GEN).....	30
7.6. Multimodaal personenvervoer	30
8. Fietsverplaatsingen stimuleren	31
8.1. Volledig en kwaliteitsvol lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk.....	31
8.2. Kwaliteitsvolle dienstverlening	31
9. Een context creëren die een verder uitbouw van de Vlaamse regionale luchthavens mogelijk maakt.....	32
10. Mobiliteit met een minimale negatieve impact op mens, milieu en natuur	32
10.1. Geluidshinder.....	32
10.2. Bagger- en ruimingspecie	33
10.3. Duurzaam personen- en goederenvervoer	33
10.4. De weg.....	34

10.5. Het openbaar vervoer	34
10.6. De waterweg	34
10.7. Minder hinder	34
10.8. Meer oog hebben voor de sociale impact van grootschalige infrastructuurwerken	35
11. Verkeersveiligheid	35
11.1 Infrastructuur.....	35
11.2. Sensibilisering en opleiding.....	36
11.3 Handhaving.....	36
12. Het beheer en de beheersing van het water op de Vlaamse waterwegen en aan de kust optimaliseren	37
12.1. Waterweg	37
12.2. Kust	38
13. Prijsinstrumenten en financiering.....	39
13.1. Slimme kilometerheffing	39
13.2. Rechten met betrekking tot water- en waterweggebruik.....	40
13.3. Verkeersbelasting	40
13.4. Financiële stimuli voor duurzame mobiliteit in steden	40
13.5. PPS en alternatieve financiering	40
14. Regelgeving: bijkomende of verbeterde regelgeving, herschikken van bevoegdheden	41
14.1. Werkbare regelgeving voor grote infrastructuurwerken	41
14.2. Een stevig planningskader scheppen als fundament voor het mobiliteitsbeleid	41
14.3 Wegendecreet	42
14.4. Havendecreet	42
14.5. Scheepvaartdecreet	42
14.6. Decreet Integraal Waterbeleid (DIWB)	42
14.7. Zeeweringsdecreet.	42

15. Samenwerking binnen Vlaamse overheid en met andere overheden	43
15.1. Convenantenbeleid.....	43
15.2. Beleidsafstemming en –integratie tussen beleidsdomeinen.....	43
15.3. Beleidsafstemming tussen de verschillende bestuursniveaus	43
15.4. Samenwerking tussen de Vlaamse havens	44
15.5. Europese Unie (EU)	44
15.6. Samenwerking met andere gewesten en buurlanden.....	44
16. Kennis en innovatie	45
16.1. Nood aan kennisopbouw en beleidsmonitoring	45
16.2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).....	45
16.3. Zoetwatersysteemkennis	45
16.4. Kennis opbouwen inzake waterbouw.....	46
16.5. Innovatieve vervoer- en overslagconcepten voor de waterweg.....	46
16.6. Innovatief aanbesteden	46
16.7. Verruiming, bestendiging en valorisatie van specifieke knowhow	47
16.8. Internationaal uitdragen van onze knowhow inzake mobiliteit en burgerlijke bouwkunde.....	47
17. Energie	47
17.1. Energiebesparing	47
17.2. Hernieuwbare energiebronnen	48
18. Verdere staatshervorming	48
BIJLAGE 1: DOCUMENTAIR GEDEELTE	49
1. Budgettaire massa van het beleidsdomein	49
2. Wettelijk kader.....	52
3. Ambtelijke organisatie	56

4. Indicatoren, kerncijfers, statistisch materiaal	59
4.1. Modal split goederenvervoer in het Vlaamse Gewest.....	59
4.2. Prognoses modal split goederenvervoer in België “(%, tonkm)	59
4.3. Totale vervoerde tonnage op Vlaamse waterwegen.....	60
4.4. Containerbinnenvaart Vlaamse containerterminals	60
4.5. Goederenvolumes Vlaamse zeehavens.....	61
4.6. Ladingen en lossingen Vlaamse zeehavens.....	61
4.7. Toegevoegde waarde Vlaamse Havens.....	61
4.8. Modal split personenvervoer in het Vlaamse Gewest.....	62
4.9. Prognoses modal split personenvervoer in België	62
4.10. Evolutie wegverkeer in het Vlaamse Gewestnaar type weg	62
4.11. Aantal verkeersslachtoffers in het Vlaamse Gewest.....	63
4.12. Prognoses emissies goederen- en personenvervoer in België	63
4.13. Prognoses emissies goederenvervoer EU15	63
5. Beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek	64
 BIJLAGE 2: MANagementsamenvatting.....	67

DEEL 1: BELEIDSDOMEINSPECIFIEKE OMGEVINGSANALYSE

1. Inleiding

Vlaanderen beschikt op het vlak van vervoers- en verkeersinfrastructuur over belangrijke troeven : een goed uitgebouwd autosnelwegennet, goed toegankelijke en internationaal concurrerende zeehavens, uitgebreide spoorinfrastructuur, een uitgebreid en goed vertakt waterwegennetwerk, een internationale en drie regionale luchthavens. Gecombineerd met haar centrale ligging is deze infrastructuur van groot economisch belang. De centrale ligging van Vlaanderen en haar uitgebreide en fijnmazige transportnet zijn belangrijke economische troeven. De logistieke sector in Vlaanderen is goed voor 4,3% van het Vlaamse Bruto Binnenlands Product (BBP) en 4,3% van de Vlaamse tewerkstelling¹. Bovendien is een goede transportinfrastructuur ook voor heel wat andere sectoren één van de belangrijkste vestigingscriteria. De economische groei verklaart dan ook in grote mate de mobiliteitsgroei van de laatste decennia.

Het steeds verder groeiende verkeer heeft echter niet enkel een aantal belangrijke sociaaleconomische voordelen, er treden ook negatieve effecten op. De belangrijkste negatieve effecten zijn de impact op de omgeving en het milieu, een toename van de verkeersonveiligheid en de congestie van het netwerk. Vooral het wegverkeer wordt gekenmerkt door belangrijke negatieve externe effecten. Het is daarom belangrijk om de alternatieve transportmodi, zowel voor goederen- als voor personenvervoer, optimaal in te schakelen en te stimuleren. De kostprijs, de snelheid en de flexibiliteit maken echter dat velen nog altijd blijven kiezen voor wegverkeer eerder dan voor de alternatieve modi.

In deze omgevingsanalyse wordt achtereenvolgens ingegaan op de transportinfrastructuur, het personen- en het goederenvervoer en de belangrijkste negatieve effecten van de toenemende mobiliteit: verkeersonveiligheid, congestie en milieueffecten.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) speelt als beheerder van bevaarbare waterlopen, zee en kusthavens en de Vlaamse kustlijn een belangrijke rol inzake waterbeheersing. Ook hierop wordt nader ingegaan.

Voor elk van deze thema's worden de huidige toestand en de meest recente evoluties in beeld gebracht en worden waar mogelijk prognoses gemaakt. De belangrijkste sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor het Vlaamse transportnet en de Vlaamse mobiliteit zullen hierbij worden belicht.

2. Transportinfrastructuur

2.1 Wegen

De lengte van het Vlaamse wegennet steeg de afgelopen jaren amper. De focus lag en ligt nog steeds op het wegwerken van missing links en bottlenecks die in het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn opgesomd. De realisatie van deze infrastructuur verloopt, omwille van de uitgebreide en complexe plannings- en vergunningsprocedures, vaak trager dan verwacht. Bovendien blijkt het erg moeilijk te zijn om een maatschappelijk draagvlak te bekomen voor nieuwe wegeninfrastructuur. Even belangrijk als beperkte en gerichte uitbreidingen van het wegennet is het voldoende onderhouden van dit wegennet. De laatste 15 jaar werd een belangrijke achterstand inzake het structureel onderhoud van de weginfrastructuur opgelopen. Ondanks de extra inspanningen de afgelopen jaren kon deze achterstand nog niet worden weggewerkt. Onvoldoende onderhoud dreigt de

¹ Algemene omgevingsanalyse voor Vlaanderen, Studiedienst van de Vlaamse Regering, December 2008

performantie van het wegennet sterk te verlagen en leidt op termijn tot steeds hoger oplopende onderhoudsbehoeften.

Het sterk vertakte wegennet heeft belangrijke voordelen. Hierdoor is er echter ook een groot risico op sluipverkeer. Dit sluipverkeer leidt op het lagere wegennet tot onveiligheid en congestie en is tevens negatief voor de verkeersleefbaarheid. Anderzijds slikken autosnelwegen teveel “intergemeentelijk” verkeer.

De afgelopen jaren werden, met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid en – leefbaarheid en een betere doorstroming van het openbaar vervoer, infrastructurele maatregelen uitgevoerd. Verder werd een aantal doortochten heringericht. Bovendien werden in de nabijheid van scholen al dan niet variabele 30 km/u snelheidsbeperkingen ingevoerd.

De kwaliteit van de fietspaden langs gewestwegen wordt nu systematisch gescreend en nieuwe fietspaden worden waar mogelijk aangelegd conform het fietsvademecum. Het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk wordt door het Vlaamse Gewest samen met de gemeenten en de provincies geleidelijk verder uitgebouwd. De dure en soms trage onteigeningsprocedures verhinderen een snellere uitbouw van dit netwerk.

In 2001 werd in samenwerking met de provincies het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk (BFF) uitgewerkt. Dit netwerk verbindt de belangrijkste kernen en attractiepolen met elkaar en verzekert zo de intergemeentelijke verplaatsingen. De lengte van dit netwerk bedraagt ca. 11.795 km. Het BFF, dat zowel langs gewestwegen als andere wegen loopt, is echter nog maar voor 23% (2.765 km) gerealiseerd. Tussen 2005 en 2008 groeide dit netwerk aan met 553 km.

2.2 Waterwegen

Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en goed vertakt waterwegennet. Het Vlaamse waterwegennet is het drukst benutte netwerk van Europa wanneer we de tonnage als maatstaf nemen. Uitgedrukt in tonkilometer kent het netwerk momenteel nog een relatief lage bezettingsgraad. Dit levert over het hele netwerk voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei in Vlaanderen op te vangen. Een essentiële voorwaarde hierbij is wel dat een aantal knelpunten en ontbrekende schakels op infrastructureel en operationeel vlak worden weggewerkt.

Op het vlak van de infrastructuur belemmeren een aantal bottlenecks en missing links een optimaal functioneren van dit waterwegennet als één geheel. In het kader van Flanders Logistics werden de knelpunten en ontbrekende schakels in het waterwegennet in kaart gebracht. Inzonderheid betreft het hier de as Antwerpen-Brussel-Charleroi, de Seine-Schelde, het Albertkanaal, de aansluiting van de kusthavens en de Zeeschelde. Op een aantal locaties, vooral aan sluizen, is de comfortcapaciteit voor de binnenvaart (bijna) bereikt. Er dringt zich op deze locaties een capaciteitsuitbreiding op om de binnenvaart toe te laten een groter aandeel in het goederenvervoer te verwerven. Door de beperkte doorvaarthoogte van de bruggen is de vaart met containers in drie lagen (o.a. op het kanaal naar Charleroi) of vier lagen (o.a. op het Albertkanaal) op een aantal waterwegen nog niet mogelijk. Als onderdeel van het Europese TEN-T (Trans Europees Transportnetwerk) waterwegen en gelet op het overwegend grensoverschrijdend karakter van het vervoer via de waterweg dient het waterwegennet versterkt te worden in het bijzonder naar de andere Gewesten en naar de buurlanden toe.

Daarnaast dient de operationaliteit van de infrastructuur op peil gehouden door vernieuwbouw zoals op de Boven-Schelde en op de kleine waterwegen.

Op operationeel vlak zijn verdere inspanningen vereist om het gebruik van de binnenvaart te optimaliseren en te stimuleren. Een efficiënt beheer en de promotie van de waterwegen en binnenvaart biedt belangrijke opportuniteiten. Om door middel van PPS-formules de vereiste overslaginfrastructuur (kaaimuren en overslagplatformen) te realiseren is een verhoging van de budgettaire middelen vereist. Om een verbeterde goederendoorstroming mogelijk te maken moet de verbindingen tussen de Vlaamse zeehavens en de waterwegen verder worden geoptimaliseerd.

2.3 Havens en maritieme toegang

De vier Vlaamse havens (Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge) hebben een goede ligging t.o.v. belangrijke economische en logistieke knooppunten en ze hebben een goede industriële verankering in het zeehavengebied. De eigenheid, verscheidenheid en complementariteit van de vier Vlaamse havens maakt dat Vlaanderen op de internationale markt een divers aanbod aan mogelijkheden kan bieden.

De toegankelijkheid van de Waaslandhaven, de haven Gent en de achterhaven van Zeebrugge zijn respectievelijk volledig afhankelijk van de Kallo-sluits, de sluis in Terneuzen en de Van Dammesluis. Dit is een belangrijk risico dat nog wordt verhoogd door een oplopende achterstand inzake onderhoud.

De groeiende overslag in de Vlaamse zeehavens legt een steeds grotere druk op de hinterlandverbindingen. Indien de afvoer langs landzijde verzadigd raakt, betekent dit een bedreiging voor de verdere groei van de zeehavens, en bijgevolg van de Vlaamse en Belgische economie.

De evolutie naar diepere langere schepen vereist belangrijke investeringen om de toegankelijkheid van onze zeehavens voor deze schepen mogelijk te maken, zoals o.a. de Scheldeverdieping, de verdieping van Pas van het Zand, een nieuwe haventoeegang in Oostende en een verbeterde maritieme toegang voor de haven van Gent.

Het toenemende aantal en de steeds grotere schepen op de maritieme vaarwegen maken dat het belang van verder investeren in en concretiseren van de nautische ketenbenadering, waarbij het ladingtransport van begin- tot eindpunt gevolgd wordt, steeds groter wordt. Nautische ketenbenadering moet immers leiden tot een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer en dus tot een optimale benutting van de aanwezige capaciteit.

Door middel van pré- en cofinanciering versnelde het Vlaamse Gewest de realisatie van belangrijke spoorprojecten in de havens van Zeebrugge en Antwerpen (o.a. Liefkenshoekspoortunnel). Het verbeteren van de hinterlandontsluiting via het spoor biedt ook de volgende jaren belangrijke kansen op een meer duurzame mobiliteit.

2.4 Openbaar vervoer

Het GEN-project dat het aantal treinreizigers in de ruime Brusselse regio sterk zou moeten doen toenemen vordert maar traag. Omwille van de erg belangrijke verkeerscongestie in dit gebied blijft het GEN ook voor Vlaanderen de volgende jaren een erg belangrijk project.

De Lijn verhoogde de afgelopen jaren haar aanbod gevoelig. Zo werd er ondermeer geïnvesteerd in de verlenging van tramlijnen in Antwerpen en Gent. De aanleg van vrije tram en busbanen verhoogde de snelheid en de betrouwbaarheid van het aanbod. In het Pegasus- (Vlaamse Ruit), het Neptunus- (West-Vlaanderen) en het Spartacusplan (Limburg) tekende De Lijn de verdere uitbouw van haar dienstverlening en netwerk uit.

2.5 Luchthavens

De luchthavens hebben nood aan een aangepaste bedrijfsvorm, door de zeer specifieke context waarin zij werken, zowel concurrentieel als commercieel. Een nieuwe beheersvorm werd bij decreet van 10 juli 2008 vastgelegd. Voor de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem zal het beheer opgesplitst worden in een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM), die instaat voor de basisinfrastructuur om deze conform te maken en te houden met de internationale regelgeving. Deze LOM bezit ook de gronden van het luchtvaartterrein. Zij blijft in handen van de overheid. De exploitatie en de commerciële uitbating komen in handen van een private Luchthavenexploitatiemaatschappij (LEM) waarvoor een private partner of partners worden gekozen op grond van een internationale mededingingsprocedure die reeds lopende is. Deze

private partner verzekert de exploitatie en betaalt een concessievergoeding aan de LOM voor het gebruik van de basisinfrastructuur.

Als gevolg van de financiële crisis is de oprichting van een PPS-structuur voor de luchthaven Antwerpen niet tot een goed einde gebracht. Daarom is geopteerd om de beheershervorming van de luchthaven Antwerpen te integreren in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem. Op die manier worden de drie Vlaamse regionale luchthavens op gelijke wijze behandeld, en loopt de taakverdeling tussen overheid en private partner voor de drie luchthavens gelijk.

Het Vlaamse Gewest zal zelf instaan voor de realisatie van de veiligheidsstrook (RESA) die een essentiële voorwaarde is om de luchtvaartveiligheid te garanderen en het certificaat van een cat. 3C luchthaven te behouden. De federale overheid verleende een bijkomend uitstel van 4 jaar – tot februari 2013 - voor de verwezenlijking van deze veiligheidsstrook.

De Vlaamse regionale luchthavens zijn elk afhankelijk van enkele grote gebruikers, waardoor (strategische) beslissingen van deze gebruikers een sterke impact kunnen hebben op de luchthaven en de luchthavenexploitatie.

3. Personenvervoer

Elke groep activiteiten kent een verschillend vervoerspatroon, modusgebruik, afgelegde afstand, tijdstip van de verplaatsing. Werk en school (27%), winkelen en diensten (27%) en recreatie (29%) zijn de belangrijkste motieven om zich te verplaatsen. Indien we ook rekening houden met het aantal afgelegde kilometers voor deze verplaatsingen stellen we vast dat werken en school (37%) en recreatie (31%) verantwoordelijk zijn voor het meeste afgelegde kilometers².

Tussen 2005 en 2030 zou in België het totaal aantal trips met 23% stijgen. Het aantal pendeltrips zou in 2030 gestegen zijn tot een niveau dat 7% hoger ligt dan in 2005. Het aantal schooltrips zou continu dalen over de periode 2005-2030. In 2030 zou het 6% lager zijn dan in 2005. Het aantal trips voor de andere motieven zou in dezelfde periode met 33% toenemen. Het totaal aantal reizigerskilometers in België stijgt met 22%, wat iets lager is dan de stijging van het aantal trips³. Voor Vlaanderen kan een vergelijkbare evolutie worden verwacht.

De auto is vandaag met om en bij de 80% van de personenkilometers nog steeds veruit het belangrijkste verplaatsingsmiddel. Tussen 2000 en 2007 steeg het aantal door de bussen en trams van De Lijn afgelegde kilometers met 60 %. De toename van het aantal reizigers van De Lijn (82 %) was nog groter⁴. Het aantal door de NMBS gepresteerde reizigerskilometers steeg tussen 2000 en 2006 met 34%⁵.

Vandaag gebeuren ongeveer 30% van de woon-werkverplaatsingen door collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, te voet of per fiets⁶. In het pact 2020 werd vastgelegd dat met tegen 2020 40% van de woon-werkverplaatsingen door middel van deze modi wil zien gebeuren.

Het openbaar vervoer is vooral in en tussen stedelijke gebieden goed uitgebouwd. Aandachtspunt blijft de bereikbaarheid met duurzame vervoermiddelen van bedrijventerreinen en andere publiekstrekkingen zoals winkelcentra. Dit is mee een gevolg van de historische erfenis op het vlak van ruimtelijke ordening en locatiebeleid en het onoordeelkundig scheiden van functies.

Er moet worden voorkomen dat de toenemende congestie in en tussen stedelijke gebieden de snelheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer drukt. Mits voldoende en aangehouden investeringen in kwaliteit, capaciteit, informatie en communicatie kan het openbaar vervoer vooral hier voor een nog groter aantal verplaatsingen een volwaardig alternatief zijn. Dit zijn dan ook

² Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 3 (2007-2008)

³ Langetermijn vooruitzichten voor transport in België 28 mei 2008, Federaal Planbureau

⁴ Het Pact van Vilvoorde in concrete cijfers. De opvolging van de 21 doelstellingen, Studiedienst van de Vlaamse Regering 2008

⁵ NMBS

⁶ Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 3 (2007-2008)

belangrijke randvoorwaarden voor het realiseren van een modale verschuiving vanuit het autoverkeer.

Slechts 12% van de woon-werkverplaatsingen gebeurt met de fiets. Meer dan de helft van de verplaatsingen in Vlaanderen is korter dan 5 kilometer. De geleidelijke uitbouw van een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk en goed onderhouden en veilige fietspaden moeten er voor zorgen dat de fiets een aantrekkelijk alternatief vormt voor korte autoverplaatsingen. Vanuit de sector van de sociale economie worden sterke impulsen gegeven voor de bevordering van het fietsgebruik in het voor- en natransport en fietsverhuur aan studenten. De klantgerichte aanpak en samenwerking met bedrijven geven perspectief op groeimogelijkheden.

Er is een onvoldoende integratie tussen de verschillende transportnetten van het Vlaamse vervoerssysteem. Een dergelijke integratie is nodig om de problemen m.b.t. het voor- en natransport op te lossen en deur tot deur verplaatsingen bij de vervoersalternatieven voor de auto mogelijk te maken. De laatste jaren werd wel vooruitgang geboekt met het beter op elkaar afstemmen van het stads- en streekvervoer en het treinverkeer. Er moet tevens over worden gewaakt dat de verschillende steunmaatregelen die worden ingevoerd om de fiets en het openbaar vervoer te promoten niet leiden tot een verschuiving van fiets naar openbaar vervoer.

Met het faillissement van Sabena in 2002 daalde het aantal passagiers in de luchthaven van Zaventem met 25%. Sindsdien kende het passagiersaantal opnieuw een gestage groei met gemiddeld 4,25% per jaar. Ondanks de economische crisis en de daaruit volgende negatieve groei in het laatste kwartaal, kon voor 2008 in zijn geheel een stijging van het aantal passagiers met 3,6% vastgesteld worden. In 2008 werden echter nog steeds slechts 95% van het aantal passagiers van 2001 vervoerd.

De luchthavens van Antwerpen en Oostende kenden in de periode 2004-2008 een groei van het aantal passagiers van respectievelijk 16% en 80%. Hierbij moet echter worden vermeld dat de luchthaven van Antwerpen in 2008 met haar 177.000 passagiers beduidend slechter scoorde dan het recordjaar 2001, toen 273.000 passagiers werden vervoerd. De sterke stijging in Oostende is een gevolg van een toename van het aantal passagiers op chartervluchten, en van een forse stijging van het aantal trainingsvluchten. Het aantal zakenpassagiers steeg op de luchthaven Kortrijk-Wevelgem tussen 2004 en 2008 met 50%.

De economische crisis, die de luchtvaart in het algemeen zeer sterk treft, heeft ook een nadelige weerslag op de luchthaven van Zaventem en op de Vlaamse regionale luchthavens.

4. Goederenvervoer

Het goederenvervoer nam tussen 1995 en 2005 toe met zowat 45%. Het aandeel van het wegvervoer blijft met 78% erg groot. Binnenvaart en spoor zijn goed voor respectievelijk 11,5 en 10,3 % van het totale goederenvervoer in 2006 ⁷.

Voor de periode 2005-2030 wordt, ten gevolge van de toenemende congestie, de dalende gemiddelde snelheid op de weg en het modal shift bevorderend beleid, een verschuiving van het wegtransport naar de twee andere modi verwacht waardoor die hun gezamenlijk aandeel in het aantal tonkilometer in België zouden verhogen tot 30% in 2030. Vermits het totaal aantal tonkilometers met 47% zou stijgen tussen 2005 en 2030 zal het wegvervoer, ondanks de daling van haar aandeel, in absolute cijfers sterk blijven stijgen⁸. De actieve promotie van de binnenvaart als transportmodus, de marktprospectie binnen de logistieke vervoersketen en gerichte (steun)maatregelen dragen bij tot de groei van de binnenvaart.

Nationaal transport stijgt in de periode 2005-2030 aanzienlijk met 37% maar het internationaal transport (invoer, uitvoer en transit) nog sterker. In 2005 was ongeveer 44% van het transport uitgedrukt in tonkilometer binnenlands verkeer. Aan- en afvoer waren elk goed voor ongeveer 20%

⁷ Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen 2007, Steunpunt Goederenstromen aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen

⁸ Langetermijn vooruitzichten voor transport in België 28 mei 2008, Federaal Planbureau

van het transport. Het zuivere transitverkeer was in 2005 slechts verantwoordelijk voor 15% van het totale transport en zou tegen 2030 uitgedrukt in tonkilometer dalen. Voor het wegverkeer bedroeg het aandeel van het binnenlands vervoer uitgedrukt in tonkilometer 49,4% en de aan en afvoer respectievelijk 15,8% en 18 %. Het transitverkeer heeft een aandeel van 16,8 %⁹.

Het marktaandeel van de Vlaamse havens in de Le Havre-Hamburg range situeert zich in de periode 2001-2007 rond de 24,0 %¹⁰. Voor de zeehavens wordt een sterke stijging van de overslag verwacht, en dat onder invloed van toenemende globalisering van de wereldeconomie. Deze evolutie laat zich in Vlaanderen – doorvoer en logistieke regio bij uitstek – extra voelen.

De goederenoverslag in de Vlaamse zeehavens steeg tussen 2003 en 2008 met 32,5 %. Met 189 miljoen ton goederenoverslag was de Antwerpse haven in 2008 veruit de grootste in Vlaanderen. De sterke stijging met 63 % van de containeroverslag in diezelfde periode is hierbij opvallend. Zowel in Antwerpen als in Zeebrugge is de containertrafiek goed voor de helft van de totale trafiek. Deze tendens zal zich de komende jaren kunnen verder zetten gegeven de in uitvoering zijnde en de geplande uitbreidingen¹¹.

Bij de Vlaamse zeehavens valt het stijgende succes op van shortsea shipping (SSS). Dit is vervoer te water over een traject dat gedeeltelijk op zee ligt maar waarbij de oceaan niet wordt doorkruist. In het bijzonder gaat het om vaart langs de Europese kusten. SSS is momenteel goed voor de helft van de globale trafiek van de Vlaamse zeehavens en weet zich ook een prominenter plaats te verwerven op de waterwegen van de Klasse VI (9.000 à 10.000 ton). Het succes van SSS is ondermeer te danken aan de voordelen van SSS (bv. regelmatige lijndiensten), de inspanningen naar actieve marktprospectie van het promotiebureau en de mobiliteitscrisis op de wegen.

In de havens van Antwerpen en Gent zijn de weg en de binnenvaart in 2007 elk goed voor ongeveer 40% van de aan- of afgevoerde goederen. Het spoor is goed voor 17%. In Zeebrugge en Oostende vallen het kleine aandeel van de binnenvaart (2% en 1%) op¹². Zoals eerder aangegeven moet een betere multimodale ontsluiting van de zeehavens hun groei mogelijk maken.

De binnenvaart groeide tussen 1995 en 2004 met meer dan 50%. Sinds 2004 heeft de binnenvaart zich op het dan bereikte peil kunnen handhaven¹³. De opvallendste evolutie is de stijgende containerisatie van de binnenvaart, deze steeg in de periode 1997-2007 met 800%. De 10 containerterminals langs de waterwegen waren in 2007 goed voor een trafiek van 516.000 TEU¹⁴. Een verdere toename van de containertrafiek op de waterwegen kan worden verwacht zeker indien bijkomende terminals kunnen worden gerealiseerd en indien door het verhogen van de bruggen drie- of zelfs vierlaagse containervaart mogelijk wordt.

De waterweg biedt ook mogelijkheden voor het vervoer van “nieuwe”goederensoorten zoals afval, gevaarlijke goederen, palletvervoer, grote en ondeelbare voorwerpen en voor de aanwending van nieuwe scheepstypen. Het is zaak om gerichte inspanningen te leveren om een modal shift voor dergelijke goederenstromen te bewerkstelligen.

Het ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen, een betere multimodale ontsluiting van deze watergebonden bedrijventerreinen, een betere verbinding met de zeehavens en een betere behandeling van de binnenvaart in de zeehavens kunnen in de toekomst het aandeel van de waterweg in het goederenvervoer versterken.

Op het gebied van vrachtvervoer via het spoor is de markt geliberaliseerd, zodat nieuwe operatoren op de markt gekomen zijn. De groei van het vrachtvervoer via het spoor blijft echter achter op de verwachtingen. Uit een enquête uitgevoerd door het Steunpunt Goederenlogistiek blijkt dat de betrouwbaarheid en de interoperabiliteit tussen de verschillende nationale spoorwegnetwerken belangrijke knelpunten te zijn.

⁹ Langetermijn vooruitzichten voor transport in België 28 mei 2008, Federaal Planbureau

¹⁰ Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007, Vlaamse Havencommissie

¹¹ Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007, Vlaamse Havencommissie

¹² Indicatorenboek duurzaam goederenvervoer Vlaanderen 2007, Steunpunt Goederenstromen aan het Departement Transport en Ruimtelijke Economie van de Universiteit Antwerpen

¹³ Promotie Binnenvaart Vlaanderen

¹⁴ Twenty feet Equivalent Unit. 1 TEU is een container van 20-voet lang

In 2007 had 65,9 % (in tonkilometer) van het totale NMBS goederenvervoer een oorsprong of bestemming in de Vlaamse havens¹⁵. Hiermee wordt het belang van de havens voor het goederenvervoer via het spoor onderstreept. Het verder uitbouwen van de spoorinfrastructuur in en naar de havens kan dit cijfer verder versterken.

Naast de potentiële goederenstromen via de weg, binnenvaart en spoor is er vrachtvervoer via lucht- en zeehavens. Voor het vrachtvervoer via de lucht wordt in de nabije toekomst een tijdelijke daling van de tonnage verwacht door de verhuis van de Europese hoofdzetel van DHL uit Zaventem. DHL is momenteel goed voor de helft van de tonnage op de nationale luchthaven. Toch zal de vervoerde vracht niet halveren, want DHL behoudt een regionale hub in Zaventem. De uitbater van Brussels Airport verwacht dat binnen enkele jaren het huidige tonnage opnieuw gehaald wordt.

De luchthaven Oostende kende een afname van het vrachtvervoer met 23,9% tot 83.000 ton. Zonder rekening te houden met de transit (dit zijn meestal toestellen die geladen landen en opstijgen – bijvoorbeeld om te tanken) is de achteruitgang nog iets groter (-28,6%). Oorzaken voor deze achteruitgang dienen gezocht te worden in de gevolgen van een tijdelijke sluiting van de luchthaven door werkzaamheden aan de startbaan, de economische crisis en financiële problemen bij de belangrijkste vrachtvervoerder.

Op de luchthaven Zaventem werd 783.561 ton vracht vervoerd in 2007, wat een stijging van 8,9% betekende t.o.v. 2006. Het merendeel van deze cargo (62,91%) werd naar/vanuit overzeese gebieden getransporteerd. Zaventem was hiermee de 6e Europese luchthaven wat betreft het vrachttransport, en de 26e wereldwijd. Ook de luchthaven van Luik presteerde uitstekend en is – met een getransporteerde hoeveelheid van 489.746 ton – de 8e Europese luchthaven voor vrachttransport.

Havengebieden en bedrijventerreinen langs waterwegen zijn niet altijd voldoende ontsloten via waterweg, weg en spoor. De verknoping van de netwerken van de verschillende modi is erg belangrijk om tot een geïntegreerde logistieke keten te komen. De verknoping met het oog op het voor het wegvervoer uitzonderlijke transport is daar een belangrijk onderdeel van.

De nieuwste ICT-technologie biedt nieuwe mogelijkheden om tot een betere bundeling van stromen, hogere beladinggraden en minder leeg rijden door een betere planning te komen. Hierdoor zal het aantal overbodige vervoerskilometers voor alle modi kunnen dalen en wordt het mogelijk om op een soepele wijze voor de meest aangewezen modus in de logistieke keten te kiezen. Toepassing van ICT-technologie in de logistieke keten moet als stimulans gebruikt worden voor de co-modaliteit van de vervoersketen.

Net zoals bij het personenvervoer moet er bij het goederenvervoer over worden gewaakt dat een onevenwichtige subsidiëringpolitiek, die een modal shift van het wegvervoer naar het spoor of de waterweg beoogt, er niet toe leidt dat er een modal shift gebeurt van spoor naar waterweg of vice versa.

5. Verkeersveiligheid

Inzake verkeersveiligheid scoort Vlaanderen, in vergelijking met het Europese gemiddelde, niet goed. In Vlaanderen loopt men bijna dubbel zo veel risico op een dodelijk verkeersongeval als in Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, de drie veiligste landen van Europa. Het aantal letselongevallen met personenwagens per miljard personenkilometer lag in 2006 83% hoger dan het gemiddelde van de EU27.

De situatie is echter sterk aan het verbeteren. Zo is het aantal verkeersdoden in Vlaanderen gedaald van 1.146 in 1990 naar 486¹⁶ in 2008. De Vlaamse Regering formuleerde in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001) als doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer te halveren tegen 2010 en niet meer dan 375 doden en dodelijk gewonden te tolereren. In het

¹⁵ Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007, Vlaamse Havencommissie

¹⁶ FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (raming)

Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2007) is dat streefdoel nog verder aangescherpt tot maximum 250 dodelijke slachtoffers tegen 2015 en in het Pact 2020 wordt gestreefd naar minder dan 200 dodelijke slachtoffers in 2020.

Ook in het aantal zwaargewonden is er een dalende trend op te merken. In 1999 vielen er nog 6.714 zwaargewonden in het Vlaamse Gewest, in 2007 was dit aantal teruggeschroefd tot 4.550 en dus met meer dan een derde verminderd over een periode van 8 jaar. De doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen is echter nog heel wat ambitieuzer, met een streefdoel van maximaal 3.250 zwaargewonden tegen 2010. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen (2007) is de doelstelling opgenomen van maximum 2000 zwaargewonden tegen 2015¹⁷. Het Pact 2020 scherpt deze doelstelling verder aan en beoogt maximaal 1500 zwaargewonden tegen 2020.

Uit deze cijfers blijkt dat er een belangrijke positieve evolutie is maar dat het zeer moeilijk zal zijn om de doelstellingen voor 2010 die in het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden geformuleerd te halen.

Net zoals het moeilijk blijkt om de ambitieuze doelstellingen te halen, blijkt het ook moeilijk om een exacte verklaring te geven voor de vastgestelde verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. Het is vooral moeilijk in te schatten wat de effecten zijn van de afzonderlijke maatregelen. Een verstandige mix van infrastructuur (engineering), sensibilisering (education), en handhaving (enforcement) zal hoe dan ook de basis moeten blijven vormen van het verkeersveiligheidsbeleid. De invoering van zones 30 rondom de scholen, het geleidelijk wegwerken van de 800 'gevaarlijke punten' en de belangrijke investeringen in snelheidscamera's zijn enkele van deze maatregelen. Tenslotte valt ook de rol van de verhoogde veiligheidsvoorzieningen in de voertuigen niet te onderschatten. De overheid en de verzekeraars zouden daarom kunnen overwegen om meer nog dan vandaag dergelijke veiligheidsvoorzieningen te stimuleren of op te leggen. De volgende jaren zal Vlaanderen met de verdere uitbouw van dynamisch verkeersmanagement (DVM) over extra middelen beschikken om de verkeersveiligheid op de autosnelwegen te verhogen.

Bij de analyse van de verkeersveiligheidsproblematiek is het zinvol om even in te zoomen op enkele specifieke risicogroepen en risicosituaties.

De jongeren (-26 jarigen) waren in 2006 met 23% van de verkeersdoden in Vlaanderen nog steeds oververtegenwoordigd. Tussen 2000 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden met 53% in deze risicogroep. Dit is een veel sterkere daling dan voor het totaal aantal verkeersdoden (38%). De daling van het aantal zwaargewonden en lichtgewonden in dezelfde periode was met respectievelijk 27% en 5% minder sterk¹⁸.

Bij ongevallen met minstens één vrachtwagen vallen beduidend meer doden (44,2 doden per 1000 letselongevallen voor België) dan bij een gemiddeld ongeval (18 doden per 1000 letselongevallen voor België)¹⁹. Hiermee wordt geen uitspraak gedaan over de verantwoordelijkheid van de vrachtwagenbestuurder voor deze ongevallen. Het cijfer wijst er wel op dat gerichte maatregelen voor deze specifieke doelgroep kunnen worden overwogen.

Het aantal dodelijke ongevallen in het weekend is nog steeds erg hoog. In september 2008 was in België liefst 57,6% van de doden ter plaatse het slachtoffer van een weekendongeval. Dit is het hoogste percentage ooit sinds het ontstaan van de weekendbarometer in januari 2006. Hoewel dit cijfer slechts een moment opname is geeft zij toch duidelijk de omvang van de problematiek van de weekendongevallen weer²⁰.

Tussen 2000 en 2006 daalde het aantal fietsers dat gewond raakte of overleed ten gevolge van een verkeersongeval. Hun aandeel in het totaal aantal slachtoffers steeg echter. Zo zijn op de Vlaamse wegen 15,9% van de lichtgewonden, 17,3 % van de zwaargewonden en 14,8% van de doden fietsers. Deze cijfers zijn bovendien veel hoger dan hun aandeel in het aantal verplaatsingen en

¹⁷ Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

¹⁸ FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie

¹⁹ Verkeersveiligheidsbarometer september 2008

²⁰ Verkeersveiligheidsbarometer september 2008

zeker in verhouding tot het aantal personenkilometers²¹. Deze cijfers tonen aan dat een verdere uitbouw en kwaliteitsverbetering van de fietspaden in Vlaanderen aangewezen is.

De motorrijders zijn slechts verantwoordelijk voor 1,2 % van de afgelegde voertuigkilometers en toch zijn één op de negen verkeersdoden motorrijders²². Uit een onderzoek van Europese mobiliteitsorganisaties blijkt dat bij één op de drie motorrijders die omkomen in het verkeer de infrastructuur één van de oorzaken is.

Bij één ongeval op vier is slechts één enkele weggebruiker betrokken en bij 14% van de ongevallen rijdt één enkele weggebruiker tegen een obstakel dat zich buiten de rijbaan bevindt. Dit laatste type ongevallen is verantwoordelijk voor meer dan 30% van de verkeersdoden²³.

De Federale Veiligheidsmonitor vroeg Vlamingen hoe zwaar zij tillen aan een reeks van zeventien buurtproblemen. In 2006 waren 'onaangepaste snelheid in het verkeer' en 'agressief verkeersgedrag' respectievelijk het belangrijkste en het derde belangrijkste buurtprobleem. Bijna 32% van de Vlamingen acht in 2006 het risico dat ze binnen de volgende 12 maanden slachtoffer worden van een misdrijf in het verkeer (ongeval, vluchtmisdrijf, verkeersagressie) groot tot heel groot. Dat is een daling van 5 procentpunt ten opzichte van 2004. Blijkbaar zorgt het verminderde aantal ongevallen en slachtoffers voor een daling van de subjectieve verkeersonveiligheid²⁴.

Het wegverkeer is van alle transportmodi veruit de gevaarlijkste. Het streven naar een hogere verkeersveiligheid is dan ook een belangrijk argument voor een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer of van de vrachtwagen naar het spoor of naar een schip. Inzake verkeersveiligheid scoort het transport via de waterweg op haar beurt relatief beter dan het transport via het spoor. Daarenboven beschikt Vlaanderen over een goede reputatie wat betreft nautische en technische kennis en expertise. We beschikken over goed opgeleide loodsen, verkeersbegeleiders en varend personeel. Bovendien zal door de realisatie van het project River Information Services (RIS) de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het waterwegennet nog beduidend worden verbeterd.

Fietsers en voetgangers zijn weliswaar vaak het slachtoffer van verkeersongevallen, zij veroorzaken zelf echter relatief weinig verkeersslachtoffers. Het is daarom, vanuit het oogpunt van een streven naar verkeersveiligheid, aangewezen om daar waar geschikte infrastructuur aanwezig is het stappen en het trappen te promoten.

6. Veiligheid op de maritieme vaarwegen

Op de maritieme vaarroutes vanaf de monding van de Westerschelde tot aan de sluizen van de Scheldehavens vertoont het totaal aantal ongevallen vanaf 1980 duidelijk een dalende tendens (van 238 in 1980 tot 61 in 2007). Vergeleken met het aantal scheepsbewegingen in het betreffende gebied, jaarlijks ca. 200.000, valt het aantal ongevallen relatief goed mee. Bovendien heeft er in de periode 2006-2008 geen enkele zware schadevaring plaatsgevonden. Waakzaamheid blijft echter geboden, in het bijzonder wat het probleem van de steeds toenemende vermenging van de binnen- en recreatievaart met de zeevaart betreft.

7. Congestie

De congestie op het wegennet zorgt bij heel wat weggebruikers voor aanzienlijk tijdsverlies en leidt ook tot belangrijke economische verliezen. In 2007 stonden de automobilisten 5,4 miljoen uren in

²¹ Evolutie van de verkeersveiligheid in België 2000-2006 Rapport Vlaams Gewest, Observatorium voor de verkeersveiligheid

²² Evolutie van de verkeersveiligheid in België 2000-2006 Rapport Vlaams Gewest, Observatorium voor de verkeersveiligheid

²³ Verkeersveiligheidsbarometer september 2008

²⁴ Het Pact van Vilvoorde in concrete cijfers. De opvolging van de 21 doelstellingen, Studiedienst van de Vlaamse Regering 2008

de file op de Vlaamse hoofdwegen²⁵. De onzekerheid over de reistijden ten gevolge van de (mogelijke) files maakt dat het voor de vervoerssector steeds moeilijker wordt om haar transporten optimaal te plannen. Voor het goederenvervoer zijn er met het spoor en de waterweg transportmodi voorhanden waar nog capaciteit beschikbaar is. Voor het personenvervoer stellen zich in de ochtend- en avondspits ook belangrijke capaciteitsproblemen. Waar mogelijk zal het voertuigenpark van De Lijn en de NMBS moeten worden uitgebreid of kunnen, zoals dit op het spoor de laatste jaren reeds gebeurde, voertuigen met een hogere capaciteit worden ingeschakeld. Voor de trams en zeker voor de bussen van De Lijn moet tevens worden voorkomen dat ze zich vast rijden tussen het wegverkeer. Vrije tram- en busbanen kunnen hierbij een oplossing bieden. Er moeten evenwichtige oplossingen gevonden worden met voordeel voor zoveel mogelijk weggebruikers.

De cijfers over de te verwachten groei van het wegverkeer tonen aan dat de congestie van het Vlaamse wegennet de komende jaren alleen maar dreigt toe te nemen.

De ochtendspits is in sterke mate te verklaren door de woon-werk- en woon-school-verplaatsingen. Deze verplaatsingen gebeuren vooral 's ochtends sterk in tijd gebundeld en veroorzaken de spitsproblemen. Ondanks het feit dat deze verplaatsingen 's avonds meer gespreid in tijd verlopen stellen we ook dan bijna steeds een overbelasting van belangrijke delen van het wegennet vast. Dit is te verklaren door het feit dat 's avonds ook heel wat andere weggebruikers, bijvoorbeeld voor een uitstap of om te gaan winkelen, zich mengen tussen de pendelaars. Op de treinen wordt tot op zekere hoogte een vergelijkbaar fenomeen vastgesteld. Buiten de ochtend- en avondspits is er op bijna alle wegen en spoorwegen nog restcapaciteit. In het weekend is er een hoger volume verplaatsingen doorheen de dag maar zijn er geen piekbelastingen zoals tijdens de werkweek. Dit neemt niet weg dat op bepaalde momenten en welbepaalde trajecten ook tijdens het weekend files ontstaan door het hoog aantal weggebruikers. Uit dit alles blijkt dat wanneer gezocht wordt naar een oplossing voor de fileproblematiek ook de nodige aandacht moet worden besteed aan de vrijetijdsverplaatsingen die 31% van de totale verplaatsingen uitmaken²⁶.

De verplaatsingen gebeuren niet enkel geconcentreerd in de tijd, maar ook in ruimte. Vooral de steden binnen de Vlaamse Ruit trekken tijdens de spitsuren veel verkeer aan.²⁷ Zo zorgen de files op de Ring rond Brussel er voor dat deze fileverliesuren 9,6% bedragen van het totaal aantal voertuiguren tegenover 5,3% in heel Vlaanderen²⁸.

Ondanks de zeer beperkte groei van het verkeer op de gewestwegen (N-wegen) lijkt het er op dat de congestie op deze wegen blijft toenemen. Door de uitwerking van de categorisering van de wegen op het terrein, hebben niet alle gewestwegen een doorstroomfunctie. Daar waar de doorstroomfunctie niet primeert op de overige functies werd het inrichtingsprofiel afgestemd op de wegencategorie. De doorstromingsremmende maatregelen ondersteunen het weren van oneigenlijk gebruik van deze gewestwegen. Deze combinatie van beperkte groei van het verkeer en een dalende capaciteit zorgen voor bijkomende congestie.

De toename van het verkeer is het sterkst op het autosnelwegennet en tijdens de weekends. Dit laatste wordt verklaard door het feit dat er op dat moment nog een capaciteitsoverschot is en door de steeds toenemende recreatieve verplaatsingen.

Aangenomen wordt dat +/- 20% van de congestie het gevolg is van ongevallen²⁹. Het voorkomen van ongevallen, het snel en veilig afwikkelen van deze ongevallen en het verwittigen van de weggebruiker voor onverwachte verkeershinder ten gevolge van ongevallen zijn hierbij de meest aangewezen maatregelen. Wegenwerken zijn tenslotte verantwoordelijk voor 5% van de files. Een goede planning en organisatie van wegenwerken en het aanbieden van geschikte alternatieven kunnen de hinder tot een minimum beperken.

²⁵ Algemene omgevingsanalyse voor Vlaanderen, Studiedienst van de Vlaamse Regering, december 2008

²⁶ Beleidscontext voor MORA-werking, mobiliteitsraad Vlaanderen 2008

²⁷ Universiteit Antwerpen, 2007, Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woonwerkverplaatsingen, in opdracht van: Vlaamse Overheid, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

²⁸ Algemene omgevingsanalyse voor Vlaanderen, Studiedienst van de Vlaamse Regering, December 2008

²⁹ Infrastructuur en verkeersveiligheid, kosten van verkeersonveiligheid; K.U.Leuven

In de Antwerpse regio beschikt het Vlaams Verkeerscentrum met detectie en signalatiesystemen over de belangrijke instrumenten voor het opstarten van een Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). In een volgende fase zal de Gentse regio worden aangepakt. Om vervolgens met Brussel de volledige Vlaamse ruit af te dekken. Dit verkeersmanagement moet helpen om files tegen te gaan door rerouting en door ongevallen te voorkomen d.m.v. bijvoorbeeld filestaartdetectie en verwittiging. Het DVM moet ook multimodale verkeersinformatie gaan aanbieden zodat de weggebruiker naar ander minder congestiegevoelige modi wordt geleid. De belangrijkste beperking van deze verkeersmanagementsystemen is dat ze alleen de autosnelwegen dekken.

8. Verkeersleefbaarheid en milieu

Verkeer en transport bezorgen hun directe omgeving en het milieu een belangrijke hinder. Door de verdere groei van het verkeer dreigen deze negatieve effecten toe te nemen. Het wegverkeer is zowel in absolute termen als per persoon- of tonkilometer de grootste vervuiler. Ook daarom zal er naar moeten worden gestreefd om de verwachte mobiliteitsgroei maximaal via meer duurzame transportmodi te realiseren. Tegelijkertijd moeten zowel de milieuprestaties van het wegverkeer als van de andere transportmodi worden verbeterd.

Sinds 1991 zijn de externe kosten van luchtvervuiling sterk gedaald (-47%). Dit is vooral te danken aan verbeterde voertuigmotoren. Deze daling wordt echter gedeeltelijk teniet gedaan door een trend naar meer en grotere voertuigen. De externe kosten van luchtvervuiling, klimaatverandering en geluidshinder vormden in 2002 ongeveer 12,5 % van de totale externe kosten van wegverkeer (congestiekost 79 % en ongevalkost 9%)³⁰.

Voor de gehele transportsector in België wordt aangenomen dat de CO, NOx, PM en NMVOS emissies dalen tot 2020 om nadien weer licht te stijgen tot een niveau in 2030 dat echter nog steeds substantieel lager ligt dan in 2005. Dit is te danken aan de introductie van schonere technologieën. Na 2020 zou deze positieve impact gedeeltelijk teniet gedaan worden door de groei van het verkeer. De emissies van de broeikasgassen zouden met 12,5% stijgen tussen 2005 en 2030. Bij de broeikasgassen zou het effect van zuiniger voertuigen en van het toenemend gebruik van biobrandstoffen meer dan te niet gedaan worden door de stijging van het goederen- en personenvervoer³¹. Dit geldt voor alle transportmodi. Er kan echter worden aangenomen dat de EU tussen 2014, het moment dat de recentste voertuignormen van toepassing worden, en 2030 nog strengere voertuignormen zal opleggen. Deze strengere normen zouden de voorspelde stijging van emissie van broeikasgassen kunnen voorkomen.

Het prijsverschil tussen diesel en benzine, omwille van de lagere accijnzen, en de ontwikkeling van dieselmotoren die nagenoeg even goede prestaties afleveren als benzinemotoren hebben er toe geleid dat in de periode 1990-2007 het aantal dieselwagens verdubbelde. Hierdoor steeg het aandeel van de dieselwagens bij de personenwagens in 2007 tot 55%. Door hun lager verbruik stoten de dieselwagens minder broeikasgassen uit. De uitlaatgassen van dieselwagens bevatten echter meer kleine deeltjes (fijn stof) waardoor deze een negatieve impact op het milieu en de volksgezondheid uitoefenen. Roetfilters kunnen gedeeltelijk helpen en de schadelijke uitstoot met meer dan 40% tot zelfs 90% doen afnemen³².

Het aandeel van het goederenvervoer in de broeikasgasemissies is gestegen ten opzichte van 1990. Door de toename van het goederenvervoer en het daaraan gekoppeld energieverbruik, is het niet verwonderlijk dat ook de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer blijft stijgen, niettegenstaande de sterke daling van de CO₂-intensiteit. Dit geldt voor alle transportmodi.

Algemeen kan worden gesteld dat de binnenvaart, ten opzichte van het wegvervoer wat de luchtmissies betreft, een milieuvoorsprong heeft (zie ook hoofdstukken 4.12. en 4.13.). Het vlugger invoeren van een strenge emissienormering voor het zware wegverkeer (richtlijn

³⁰ Internalisering van externe kosten van wegverkeer in Vlaanderen; Transport & Mobility Leuven, 2004

³¹ Langetermijn vooruitzichten voor transport in België 28 mei 2008, Federaal Planbureau

³² Vlaanderen in actie: Logistiek en mobiliteit, positioneringspaper; Cathy Macharis en Eddy Van de Voorde, 2008

1999/96/EG) dan voor de binnenvaart, heeft er voor gezorgd dat dit wagenpark zich sneller vernieuwd heeft en dat de milieuvoorsprong van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer is verkleind wat de luchtmissies betreft. Inmiddels voorziet de Europese Richtlijn 2004/26/EG ook voor binnenvaartschepen strenge emissienormen. Strengere normen blijven nodig aangezien anders de huidige milieuvoorsprong op termijn niet verzekerd is. De actoren van de binnenvaartsector zijn zich van deze noodzakelijke evolutie bewust en ondertekenden in februari 2009 het 3 E binnenvaartconvenant (ecologie – emissie – energiezuinig) dat het engagement van alle partijen inhoudt om de duurzaamheid van de binnenvaart in de toekomst te verankeren via een aantal concrete acties.

Een ander deel van de externe milieukosten verbonden met de gebruiker betreft de geluidshinder.

Het aantal gehinderden door geluid ten gevolge van verkeer bleef tussen 2000 en 2006 nagenoeg constant³³. Het weg-, spoor- en luchtverkeer zijn hier veruit de belangrijkste bronnen van hinder. Het transport via de waterweg zorgt nagenoeg voor geen geluidshinder. Eind 2007 werd gestart met het in kaart brengen van deze hinder. De volgende jaren zullen bijkomende metingen worden uitgevoerd. Voor de belangrijkste verkeersknooppunten zijn reeds geluidskarten opgemaakt. Op basis van deze karten zullen de volgende jaren actieplannen worden opgemaakt om de geluidshinder ten gevolge van verkeer terug te dringen.

Algemeen wordt aangenomen dat door het aanrekenen van de externe kosten de transportsector zal komen tot de meest aangewezen transportkeuzes. Tal van gerenommeerde onderzoeksinstituten hebben de externe kosten van verkeer gewaardeerd. Er moet echter worden vastgesteld dat de waardering die deze instellingen geven aan de verschillende soorten van externe kosten, zoals o.a. congestie, luchtvervuiling en verkeersveiligheid, niet alleen sterk verschillen maar dat ook het gewicht dat elk van deze kostensoorten krijgt zeer uiteenlopend is. Deze studies zijn het daarentegen wel eens over het feit dat de binnenvaart de transportmodus is die het minst externe kosten veroorzaakt, gevolgd door het spoorverkeer. Hoewel de studies van een verschillende referentieomgeving gebruik maakten, blijkt dat de voorsprong van de duurzame transportmodi op het wegverkeer aanzienlijk blijft. De studie van het VITO (2004) heeft de situatie in Vlaanderen geanalyseerd en deze cijfers zijn hier bijgevolg het meest representatief: de binnenvaart scoort met een factor 7 beter t.o.v. het wegverkeer. Voor het treinverkeer is het verschil met het wegverkeer een factor 6.

Bij de grote infrastructuurwerken wordt steeds een milieueffectenrapport (MER) opgemaakt. Dit MER brengt de effecten op milieu en omgeving in kaart en laat ons toe om hiermee maximaal rekening te houden.

De Vlaamse overheid tracht haar eigen energieverbruik te beperken door o.a. het gebruik van zuinigere verlichtingsystemen, zuinigere elektromechanische installaties en een betere isolatie van haar gebouwen. Bij het vernieuwen van haar voertuigenpark is het verbruik en de uitstoot van de bussen een belangrijk criterium.

9 Waterbeheersing

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. Bij het beheer van de waterlopen en de kust moet bovendien rekening worden gehouden met de verschillende functies die deze waterwegen en de kust hebben.

³³ Het Pact van Vilvoorde in concrete cijfers. De opvolging van de 21 doelstellingen, Studiedienst van de Vlaamse Regering 2008

DEEL 2: BELEIDSVOORSTELLEN

1. Inleiding

Zoals blijkt uit de omgevingsanalyse zal het personen- en goederenvervoer de volgende jaren blijven groeien. Door zijn centrale ligging is Vlaanderen immers een belangrijk transitland. Het aandeel van het wegverkeer zal, ten aanzien van de twee andere modi spoor- en waterweg, erg belangrijk blijven, waardoor de druk op het al erg verzadigde wegennet verder verhoogt. Dit verder groeiende wegverkeer heeft belangrijke negatieve effecten zoals verkeersongevallen, congestie en milieuhinder en -schade.

Onder andere omwille van deze negatieve effecten van het wegverkeer werden in het verleden belangrijke inspanningen geleverd om het gebruik van de alternatieve transportmodi te stimuleren. Dit heeft echter niet kunnen voorkomen dat het aandeel van het wegverkeer erg hoog blijft.

Indien Vlaanderen en de Vlaamse havens hun rol als logistieke draaischijf willen handhaven dan zijn een vlotte mobiliteit en goede bereikbaarheid onontbeerlijk. Er moet worden getracht om het aandeel van het wegverkeer terug te dringen door het gebruik van alternatieve transportmodi verder te stimuleren en multimodaal vervoer te bevorderen. Dit kan enerzijds door middel van sensibilisering en financiële stimuli en anderzijds door het verhogen van de kwaliteit van deze alternatieve transportmodi. Uiteraard moeten ook maatregelen worden genomen om de beschikbare transportinfrastructuur optimaal te benutten. Tegelijkertijd moeten door gerichte investeringen de missing links en de bottlenecks in het transportnet worden weggewerkt. Op deze wijze kan Vlaanderen ook in de toekomst over een goed functionerende transportinfrastructuur beschikken die het realiseren van haar ambities als logistieke draaischijf mogelijk maakt.

Vermits het steeds moeilijker wordt om een maatschappelijk draagvlak te vinden voor nieuwe transportinfrastructuur moet gefocust worden op deze infrastructuur die het grootste maatschappelijke en economische belang heeft. Bovendien moet geopteerd worden voor transportinfrastructuur met een minimale impact op mens, milieu, natuur en omgeving.

De plannings- en vergunningsprocedures voor de realisatie van nieuwe infrastructuur vergen vaak erg veel tijd. Hierdoor wordt het moeilijk om voldoende snel het transportnet verder uit te bouwen te meer daar ook bijkomende vertragingen kunnen ontstaan door het invoeren van andere decretaal verankerde belangen. Er moet worden nagegaan hoe, zonder hierbij te raken aan het inspraakrecht van de burger, deze procedures kunnen worden vereenvoudigd en versneld en hoe de verdere uitbouw van de transportnetwerken decretaal kan worden verankerd.

In het Pact 2020 worden doelstellingen m.b.t. het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische poorten en het terugdringen van verliesuren door middel van o.a. het wegwerken van missing links in het transportnetwerk en het dynamisch beheer van vervoersstromen geformuleerd. In dit hoofdstuk worden tal van beleidsvoorstellen geformuleerd die zullen bijdragen tot het realiseren van deze doelstellingen.

2. Vlaanderen als logistieke draaischijf

Dankzij zijn centrale ligging en zijn goed uitgebouwde infrastructuur is Vlaanderen de ideale plaats om de consument te bereiken. Om dit in de toekomst te bestendigen moeten de Vlaamse logistieke poorten aantrekkelijk en bereikbaar blijven. In het kader van Vlaanderen in Actie werd onderzocht hoe we van Vlaanderen, nog meer dan vandaag, een slimme draaischijf voor vervoer en logistiek kunnen maken. De hierna geformuleerde beleidsvoorstellen sluiten aan bij het actieplan dat hiertoe werd opgesteld.

Het belang van logistiek blijkt uit het feit dat bijna alle openbare besturen en de private bedrijven het logistiek proces binnen hun regio of sector bestuderen en proberen te optimaliseren. Het is

noodzakelijk dat de Vlaamse overheid hierbij een sturende, coördinerende en faciliterende rol opneemt om een geïntegreerd en overkoepelend beleid uit te werken.

Logistieke stromen kunnen worden gebundeld om grotere stromen te realiseren die dan beter in aanmerking komen om via de alternatieve modi (binnenvaart, spoor) te worden vervoerd. De bestaande infrastructuur moet zo optimaal als mogelijk worden benut. Files creëren immers een maatschappelijke en economische kost en dienen dus vermeden te worden. Het wegwerken van ontbrekende schakels en knelpunten (missing links en bottlenecks) in het vervoersnetwerk, het zoeken naar methodes om transport zo efficiënt mogelijk te laten gebeuren (bijvoorbeeld door ruimere laad- en lostijden, het beheersen van lege vervoersstromen, logistieke toets bij de evaluatie van infrastructuurprojecten, logistieke hotspots, ...) zijn noodzakelijke voorwaarden om onze concurrentiepositie te blijven behouden. Daarom is een sterk en goed onderbouwd beleid hier een absolute noodzaak. Co-modaliteit van goederenbehandeling staan hierbij voorop. De verschillende vervoersmodi dienen, uitgaande van hun specifieke sterktes, elkaar aan te vullen zodat bevrachters beschikken over een gepast vervoersaanbod.

Flanders Logistics, een strategisch project van de Vlaamse overheid met de logistieke sector, wil de unieke positie van logistiek in Vlaanderen voor de toekomst veilig stellen en versterken, met aandacht voor duurzame ontwikkeling. Hiertoe moeten alternatieven zoals de binnenvaart en het spoor worden ondersteund en dient het goederenverkeer efficiënt georganiseerd te worden. Bovendien moet gestreefd worden naar een optimale lokalisatie van bedrijventerreinen, terminals en wooncentra.

Het binnenvaartnet en de Vlaamse zeehavens zijn troeven om Vlaanderen te promoten als logistieke regio. Projecten zoals Flanders Inland Shipping Network (FISN) en Flanders Port Area (FPA) die van bovenstaande uitgangspunten vertrekken verdienen daarom verdere ondersteuning.

Zo moet het FISN-samenwerkingsverband tussen overheidsactoren en sectorale actoren vanuit gemeenschappelijke doelstellingen en via concrete acties de binnenvaart verder ontwikkelen en zo de logistieke troeven van Vlaanderen optimaal benutten.

De verknoping van de netwerken van de verschillende transportmodi moet bijdragen tot het verbeteren van de toegankelijkheid van de waterweg voor alle goederensoorten en tot de co-modaliteit zoals door de Europese Commissie vooropgesteld. Wat de binnenvaart betreft zullen hiervoor verdere investeringen in de uitbreiding en de aanpassing van de bestaande infrastructuur op en langs de waterwegen noodzakelijk zijn, inzonderheid gericht op het versterken van het netwerk. Zo zal een weloverwogen verdere uitbouw van het netwerk van inlandcontainerterminals en regionale overslagcentra noodzakelijk zijn in functie van de nood aan opslag- en overslagcapaciteit van containers en andere goederen. De bouw van laad- en losinstallaties zoals de bouw van kaaimuren (door middel van een PPS) zijn eveneens belangrijk. Het multimodaal vervoer van containers kan slechts tot stand komen indien de doorvaarthoogten van de bruggen voldoende hoog zijn. Daartoe moeten te lage bruggen worden aangepast, wat belangrijke investeringen vergt.

Het revaloriseren van verlaten bedrijventerreinen of het afbakenen van nieuwe kan een verdere modal shift bewerkstelligen en nieuwe ondernemingen aantrekken die van de waterweg gebruik willen maken, voor zover deze terreinen ook effectief watergebonden worden ontwikkeld. Wanneer gestreefd wordt naar een verkeerskundige optimale en multimodale ontsluiting geniet de inplanting van bedrijventerreinen langs waterwegen en spoorwegen vaak de voorkeur. Bij de ontwikkeling van deze bedrijventerreinen moet geïnvesteerd worden in de aanleg van wegen, riolering en geschikte overslaginfrastructuur.

De behandeling van de binnenvaart en specifiek de afhandeling van kleine containervolumes in de haven moet vlotter verlopen om deze behandeling op gebied van service, heffingen en investeringsvolume op het zelfde niveau als voor weg- en spoorvervoer te brengen. Zowel op het vlak van infrastructuur, maar zeker ook op het operationele vlak en op het vlak van logistieke informatica dient de binnenvaart zich verder te bekwamen. Het zoeken naar oplossingen voor de dreigende congestie van de containerbinnenvaart in de haven is een belangrijke uitdaging voor zowel overheid als transportsector. Bundeling van containerstromen lijkt hierbij een belangrijke optie.

Potentiële gebruikers die onvoldoende vertrouwd zijn met de mogelijkheden van de binnenvaart, moeten zich verder kunnen richten tot een specifiek aanspreekpunt bij de waterwegbeheerders om hen te begeleiden bij het afwegen van de opportuniteiten van de binnenvaart.

Het vervoer van zware en grote ondeelbare voorwerpen zou bij voorkeur langs de waterweg moeten verlopen met een zo kort mogelijk voor- en natransport via de weg. Om dit af te dwingen moet regelgevend worden opgetreden. Bovendien is het belangrijk dat dit deel van het wegennetwerk dat voor het transport van zware goederen ontworpen is intenser verknoopt wordt met het waterwegennetwerk.

FPA is een actieprogramma waarmee alle partners in het Vlaamse havenlandschap hun uitdagingen gezamenlijk aanpakken. Samenwerking, profilering en afstemming tussen de Vlaamse zeehavens is hier een basisvereiste. Gemeenschappelijke strategieën en communicatie naar het buitenland toe moet in samenspraak met de havens uitgedragen worden vanuit Vlaanderen, als één regio.

Een betere spoorontsluiting van de Vlaamse Zeehavens kan een belangrijke stimulans betekenen voor het goederenvervoer via het spoor.

In de sector van de logistieke dienstverlening gelden veel regels en normen die een vlot logistiek proces niet in de hand werken en die daarenboven vaak kosten meebrengen voor de bedrijven (ISPS-code³⁴, douaneprocedures, ...). Een stroomlijning en vereenvoudiging van deze regels dringt zich op.

Ten slotte moet worden aangemerkt dat het noodzakelijk is voldoende te investeren in kennis, ontwikkeling en ervaring. Dit gaat dan van het beschikken over voldoende en goed opgeleide arbeidskrachten tot het investeren in onderzoek en innovatie voor de logistieke sector.

3. De Vlaamse zeehavens verder uitbouwen

3.1. Volledige infrastructuur

Een toekomstgerichte en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid blijft een belangrijke beleidsprioriteit in het Vlaamse havenbeleid. Gedurende de voorbije jaren werden aanzienlijke inspanningen geleverd om de maritieme toegankelijkheid van onze Vlaamse havens minstens op peil te houden en waar mogelijk en verantwoord te verbeteren.

Door de schaalvergroting in het mondiale scheepvaartverkeer en de continu toenemende afmetingen van zeeschepen, worden door de gebruikers van de Vlaamse zeehavens steeds hogere eisen gesteld aan de maritieme toegankelijkheid. In het bijzonder voor de containervaart lijkt deze evolutie zich de komende jaren verder te zetten. De Vlaamse havens moeten in de toekomst aan deze hogere eisen inzake maritieme toegankelijkheid voldoen om hun concurrentiepositie in de Hamburg-Le Havre range te handhaven.

Vaargeulverlenging en een eiland in zee zijn mogelijk oplossingen voor het garanderen van de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens voor grote schepen. Deze oplossingen moeten verder op hun haalbaarheid onderzocht worden.

Een goede toegankelijkheid via de zee, de waterweg, het spoor en de weg zijn cruciaal voor de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens. De volgende projecten, die de toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens moeten garanderen, werden de afgelopen jaren voorbereid en moeten de volgende legislatuur worden opgestart of afgewerkt: de hoofdweg AX (Zeebrugge), de spoorontsluiting van de haven van Zeebrugge, de investeringen in het kader van SHIP³⁵ Zeebrugge, de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent en de projecten zoals opgenomen in het Strategisch Plan voor de haven van Antwerpen (o.a. 2e zeeluis Waaslandhaven).

Om op korte termijn de belangrijke haveninvesteringen te kunnen dragen moeten vormen van alternatieve financiering worden onderzocht. Ook moet worden nagegaan in welke mate

³⁴ ISPS code: International Ship and Port facility Security code

³⁵ SHIP Zeebrugge: Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge

havenbedrijven kunnen bijdragen in de infrastructuurkosten die nu conform het Havendecreet door het Vlaamse Gewest worden gedragen.

3.2. Bedrijfszekere infrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik

Niet alleen een volledige infrastructuur maar ook een voldoende onderhouden infrastructuur is uitermate belangrijk. Vertragingen, wachttijden en verliesuren moeten tot een minimum beperkt worden.

Zo dient de diepgang van de maritieme toegangswegen en de waterwegen blijvend gegarandeerd te worden. Het gegarandeerd beschikbaar hebben van voldoende bergingscapaciteit is een cruciaal gegeven in het ganse proces.

Op de maritieme vaarwegen is een vlotte verkeersafwikkeling van de zee tot aan de ligplaats in de haven cruciaal om de betrouwbaarheid te garanderen. De hoge exploitatiekosten van zeeschepen maken een strikte vaar- en tijdplanning noodzakelijk zodat vertragingen worden vermeden. De concurrentiepositie van onze Vlaamse havens wordt mede bepaald door de vlotheid en betrouwbaarheid van de havenaanloop die wij aanbieden.

Het concept ‘ketenbenadering’ dat een optimale samenwerking, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen alle schakels in de nautische keten beoogt dient verder uitgewerkt en toegepast te worden om een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen (bvb een monitoringsysteem dat de wachttijden meet moet de ketenbenadering ondersteunen door het aangeven van verbeterpunten).

3.3. Veilige maritieme toegang

Omwille van de schaalvergroting van de zeeschepen, en de toenemende verkeersdrukte blijft het in stand houden en het verbeteren van het veiligheidsniveau op de maritieme vaarwegen, vooral de vaarroute naar de haven van Antwerpen, een essentiële uitdaging. Hiervoor is het nodig dat het manoeuvreergedrag van dergelijke schepen zo goed mogelijk gekend is om het optimaliseren van de veiligheidsniveaus wetenschappelijk te funderen. De kennisontwikkeling over dit onderwerp kan zowel experimenteel (modelonderzoek, meetvaarten) als numeriek (Computational Fluid Dynamics) gebeuren.

De Vlaamse en Nederlandse overheden werken, in het kader van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, verder aan het invoeren van preventieve maatregelen die de kans op ongevallen verminderen. Verder zal de Permanente Commissie, op basis van een monitoring van de nautische veiligheid, continu beoordelen of er additionele maatregelen zijn vereist.

Geconfronteerd met de groeiende intensiteit van binnenvaart, binnencruises en recreatievaart op de Schelde, is het steeds meer van belang om ongewenste en onveilige interferenties tussen de zeevaart en de kleinere vaart te voorkomen. Nieuwe preventieve maatregelen moeten hierop inspelen. Een actievorm van verkeersbegeleiding is er één van. Verder dient te worden onderzocht of en hoe de kleinere vaart meer gebruik kan maken van de nevenvaargeulen, zodat er op de hoofdvaargeulen meer ruimte komt voor de zeevaart.

Wat de verdere ontwikkeling van de recreatievaart betreft, moeten mogelijke jachthavenontwikkelingen worden getoetst aan nautische randvoorwaarden in het kader van een veilige doorstroming van de beroepsvaart. Ook is het raadzaam om de recreatievaart en de binnencruises beter te informeren over de condities op de rivier ter verzekering van een veilige deelname aan het scheepvaartverkeer.

4. De waterwegen optimaal inschakelen om aan de groeiende transportvraag te voldoen

4.1. Volledige infrastructuur

Een volledige infrastructuur betekent dat missing links en bottlenecks, die leiden tot het slecht functioneren van het netwerk, systematisch weggewerkt worden. Om een duurzame modal shift te kunnen bewerkstelligen moeten een aantal missing links en bottlenecks in het waterwegennet versneld verdwijnen. Deze zijn opgenomen in het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen dat met horizon 2014 een overzicht biedt van de te realiseren projecten en de hiervoor benodigde financiële middelen. Voor de versnelde realisatie van deze projecten zal een extra budgettaire inspanning vereist zijn.

Een bijzonder gegeven is het ontbreken van een goed uitgebouwde transversale waterwegas die alle waterwegen en tegelijkertijd ook alle Vlaamse zeehavens onderling verbindt. Het betreft hier de as die verloopt via de aansluiting van de kusthavens op het waterwegennet, de Ringvaart om Gent en de Zeeschelde. Zulke transversale waterwegas biedt extra voordelen op netwerkniveau en versterkt een op elkaar afgestemde ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens.

Voor projecten zoals de doortocht van de Leie in Kortrijk, de modernisering van het Albertkanaal, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, het Seine-Schelde project en de Scheldeverdieping werd reeds een beslissing genomen. De realisatie van deze projecten moet onverminderd en versneld worden verder gezet. Daarnaast moeten een aantal knopen doorgehakt worden met betrekking tot bepaalde projecten zoals Seine-Schelde West, de tijonafhankelijke vaart voor schepen van 2.000 ton op de Zeeschelde, de bouw van sluizen op de Boven-Schelde, de modernisering van het kanaal naar Charleroi en de verruiming van de Dender afwaarts Aalst en een vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals. Voor deze projecten wordt een beslissing aan de hand van studiewerk voorbereid.

Naast de realisatie van nieuwe infrastructuur moet ook ingezet worden op intensievere inspanningen inzake verdiepings- en onderhoudsbaggerwerken en op een beleidsmatige beoordeling van alternatieve oplossingen die ondersteund kunnen worden door model- en simulatieonderzoek naar het scheepsgedrag.

Ook de kleine waterwegen dienen door optimalisatie-investeringen en de ontwikkeling van geëigende vervoers- en overslagconcepten blijvend ingeschakeld te worden in het Vlaamse waterwegennetwerk.

4.2. Bedrijfszekere infrastructuur en een betrouwbaar en veilig gebruik

Niet alleen een volledige infrastructuur maar ook een voldoende onderhouden infrastructuur is uitermate belangrijk. Tekortkomingen en knelpunten zijn nefast voor de continuïteit, de bedrijfszekerheid en de betrouwbaarheid van de haven en de waterweg. Vertragingen, wachttijden en verliesuren moeten tot een minimum beperkt worden.

Een goed onderhouden infrastructuur, ook op de kleine waterwegen is noodzakelijk. De beheerder van de waterweg moet de gebruiker een gegarandeerde diepgang, goed functionerende en betrouwbare sluizen en andere kunstwerken kunnen aanbieden.

Voor meerdere infrastructuren zal zelfs onderhoud niet volstaan maar zal moeten overgegaan worden tot vernieuwbouw. De omvang van de uit te voeren werken voor onderhoud en vernieuwbouw zijn opgenomen in het infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen. Een extra budgettaire inspanning is vereist om de opgelopen achterstand weg te werken.

Door middel van River Information Services (RIS) zal de waterwegbeheerder op een gebruiksvriendelijke, snelle en accurate wijze informatie zoals berichten aan de schipperij, informatie over hinder of calamiteiten en digitale vaarkaarten kunnen aanbieden. De via de RIS

centra in Evergem en Hasselt aangeboden informatie verhogen de betrouwbaarheid van de waterweg.

De invoering van een variabel toelatingsbeleid gebaseerd op accurate voorspellingen van de waterstanden zal het mogelijk maken om schepen onder alle omstandigheden optimaal en kostenefficiënt te beladen, m.a.w. hoe hoger de waterpeilen, hoe dieper de schepen kunnen worden geladen.

4.3. De waterweginfrastructuur optimaal benutten

Optimaal benutte binnenwateren zijn binnenwateren waar de infrastructuur effectiviteit en efficiëntie uitstraalt. De potentiële gebruiker is hiervan ook op de hoogte en wordt waar dit aangewezen is gestimuleerd om te kiezen voor de binnenvaart. Ondanks de in het verleden geleverde inspanningen, zijn de mogelijkheden van de waterwegen en van de binnenvaart nog onvoldoende gekend. Het is daarom noodzakelijk om de reeds gedane inspanningen op gebied van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing verder te zetten en bijkomende maatregelen te nemen die het gebruik van de binnenvaart bevorderen en die de modal shift van de weg naar de waterweg ten goede komen.

De verdere ontwikkeling van de Vlaamse havens zal leiden tot een toename van trafiek over de binnenwateren. Een volledig, betrouwbaar en fijnmazig netwerk van waterwegen moet hierbij een belangrijke rol in de transport – en logistieke keten vervullen. Bij de verdere uitbouw van de havens zal het gebruik van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van goederen een beleidsprioriteit zijn. Om dat te kunnen verwezenlijken, zal een verbeterde afwikkeling van de binnenvaart binnen de havengebieden voorop staan.

Door de bedieningstijden van de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen naar gelang van de noden uit te breiden kunnen deze optimaler worden gebruikt. Zo is voor het vervoer van bepaalde soorten goederen, voornamelijk containers, een 24 uur op 24 uur ter beschikking staande waterweg vereist. Ook de efficiëntie van de bediening van de beweegbare kunstwerken moet verder worden verhoogd door de bediening van verschillende kunstwerken te clusteren via het invoeren van afstandsbediening. Dit geeft meteen de mogelijkheid om de bedieningstijden uit te breiden zowel voor de beroepsvaart maar ook voor de pleziervaart, waardoor een intensiever en vlotter gebruik van de waterweg mogelijk wordt.

De valorisatie van ongebruikte terreinen 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.

Om de modus binnenvaart optimaal te kunnen benutten, is ook een betere afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en het planologisch en locatiebeleid noodzakelijk. Daarom zal bij de opmaak van het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten voorzien worden in een strategische voorraad aan watergebonden bedrijventerreinen en van (semi) publieke goederenkades. Daarnaast zal er voor gezorgd moeten worden dat nieuwe watergebonden bedrijventerreinen gemakkelijk kunnen worden aangesneden. Bestaande en dikwijls verlaten, watergebonden bedrijventerreinen moeten worden gesaneerd. Hierbij moeten het behoud en het terugrealiseren van de watergebondenheid voorop staan. Hoe dan ook dient erover gewaakt dat het areaal aan watergebonden terreinen uitbreiding neemt.

Het Europees Naiades programma zal als richtsnoer gelden bij het verder stimuleren van het gebruik van de binnenvaart als volwaardig alternatief voor het goederenvervoer via de weg.

Tenslotte moet ook aandacht besteed worden aan het gebrek aan arbeidskrachten in de binnenvaartsector, het stimuleren van in de vaart houden/brengen van kleine schepen en het inschakelen van binnenvaart voor stadsdistributie.

4.4. Multifunctionele waterweg

Er wordt uitvoering gegeven aan een geïntegreerd waterbeleid waarbij met de toepassing van het Decreet Integraal Waterbeleid en de uitvoeringsbesluiten het evenwicht tussen de verschillende

sectoriële invalshoeken bewaakt wordt. Om invulling te geven aan de krachtlijn 'Water voor de mens' uit de waterbeleidsnota van de Vlaamse Regering (08/04/2005) is het belangrijk dat aan de bevaarbare waterwegen de multifunctionaliteit geconcretiseerd wordt door het toekennen van functies aan de waterlichamen.

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 scheepvaartfunctie, 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.

Het Vlaamse Integraal Waterbeleid voorzag in de opmaak van (deel)bekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen. De Vlaamse Regering stelde begin 2009 de (deel)bekkenbeheerplannen vast. Tijdens de komende legislatuur dienen de stroomgebiedbeheerplannen vastgesteld te worden en de acties uit de bekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen uitgevoerd te worden.

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 en de toepassing van de principes van natuurtechnische milieubouw.

Een herwaardering van de waterweg als drager van deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden dringt zich, waar mogelijk en haalbaar, op. Zo zal het volwaardig inpassen van de waterweg in zijn landschappelijke omgeving met aandacht voor architectonische vormgeving en voor de cultuurhistorische waarden de aantrekkelijkheid van de waterweg nog bevorderen. Het evenwicht tussen de verschillende functies van de waterweg moet hierbij steeds bewaard blijven.

5. Het wegennet optimaal inschakelen om aan de groeiende transportvraag te voldoen

5.1. Volledige infrastructuur: wegwerken missing links en bottlenecks

In het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen en in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd de oefening gemaakt om de zogenaamde missing links in het wegennet te bepalen. In totaal zijn er 25 missing links opgesomd. Er is een consensus om deze ontbrekende schakels in het hogere wegennetwerk weg te werken. Omwille van deze ontbrekende schakels is de bereikbaarheid van een aantal regio's niet optimaal. Belangrijke verkeersstromen die zich over het lagere wegennet door woonkernen een weg moeten banen zijn nefast voor de verkeersveiligheid en –leefbaarheid. Bovendien worden een aantal (soms) gevaarlijke bottlenecks in het hogere wegennet weggewerkt met minder structurele files tot gevolg.

Hierbij dient aangestipt te worden dat het bij de missing links steeds gaat om grote infrastructuurwerken. Voor dergelijk grote infrastructuurwerken is het niet mogelijk om in een tijdspanne van 5 jaar het volledige proces vanaf de ontwerpfase, over de planning- en vergunningfase, de aanbestedingsfase tot aan de effectieve afronding te doorlopen. Voor meer dan één derde van deze opgesomde missing links werden de afgelopen 5 jaar belangrijke stappen gezet voor de realisatie. Bij het begin van de nieuwe legislatuur zullen 3 missing links zijn afgerond of volledig aanbesteed (extra rijstrook op E17 tussen Kortrijk en Waregem; aansluitingen op A10 te Jabbeke; en noordelijke wegontsluiting Zaventem). In de komende legislatuur streven we ernaar om voor een derde van de overige 22 missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen met de eigenlijke

bouwwerken te starten. Dit wil zeggen dat voor deze missing links de studiefases, plannings- en vergunningsprocedures en het effectieve ontwerp en aanbesteding in die mate gevorderd zullen zijn, dat de bouw van deze missing links tijdens de komende legislatuur kan starten.

Parallel hieraan zullen de voorbereidende studiefase en werkzaamheden van een volgende reeks missing links worden aangevat of verder gezet, zodat het tempo in het wegwerken van de missing links ook in de verdere toekomst gehandhaafd kan worden.

Voor de realisatie van de missing links wordt op verschillende sporen gewerkt. Enerzijds worden een aantal dossier met eigen begrotingsmiddelen gefinancierd, zoals de verkeerswisselaar te Lummen. Anderzijds besloot de Vlaamse Regering in 2005 om een inhaalbeweging op vlak van openbare werken te realiseren en werd Via-invest opgericht om via PPS-constructies 6 missing links of grote infrastructurele knelpunten aan te pakken. Deze infrastructuurprojecten zullen op een alternatieve wijze (PPS-constructie) gefinancierd worden. Een voorbeeld van een PPS-dossier is de N19 (Noord-Zuidverbinding Kempen).

Vanuit mobiliteitsoogpunt moet het oplossen van de congestie op de ringwegen en autosnelwegen rond Brussel (R0) en Antwerpen (R1) de hoogste prioriteit krijgen. De NV BAM zal in opdracht van de Vlaamse Regering een noordelijke sluiting van de R1 realiseren.

In de komende legislatuur is het aanpakken van het nakende verkeersinfarct op de Brusselse Ring (R0) een prioriteit. Het noordelijke deel, waar meerdere grote verkeersaders samenkomen, werd hiertoe opgedeeld in drie belangrijke deelprojecten: 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); R0 Noord vak 2 (tussen A1/E19 Machelen en A12 Strombeek-Bever. Voor het eerste deelproject, R0 Zone Zaventem, zijn al meerdere processtappen genomen. Voor de andere twee deelprojecten op de R0 zal na overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en afstemming op de Brusselse procedures een gezamenlijke plan-MER opgemaakt worden.

5.2. Goed onderhouden en betrouwbare infrastructuur

Een algemene bezorgdheid van de weggebruikers is de toestand van het wegdek. Ook uit de klantenbevraging van het Agentschap Wegen en Verkeer bleek expliciet dat de staat van de weg een groot verbeterpunt is. Het rijcomfort en de verkeersleefbaarheid maar vooral ook de verkeersveiligheid wordt immers beïnvloed door deze toestand van de weg. Daarom zijn extra inspanningen inzake structureel onderhoud noodzakelijk. De benodigde middelen, om de achterstand in het structureel onderhoud weg te werken, worden jaarlijks berekend en weergegeven in het rapport ‘Toestand van het wegennet in Vlaanderen’.

Door te investeren in achterstallig structureel onderhoud wordt beoogd de algemene toestand van het wegennet te verbeteren en de voortschrijdende degradatie van het wegennet te verminderen en om te keren. Hierdoor worden in de toekomst hogere investeringskosten vermeden, aangezien achterstallig structureel onderhoud duurder is dan regulier structureel onderhoud. De Vlaamse overheid dient eerst en vooral in te zetten op het (achterstallige) structurele onderhoud op de autosnelwegen. Het onderhoud van het patrimonium zal worden geoptimaliseerd door alle kunstwerken in eigendom of in beheer bij de Vlaamse overheid op te nemen in hetzelfde beheerssysteem. Bovendien zal worden onderzocht of, en onder welke voorwaarden, deze dienstverlening kan worden uitgebreid naar alle publiek toegankelijke kunstwerken in Vlaanderen.

Zowel bij de aanleg als bij het onderhoud van wegeninfrastructuur zullen de principes van natuurtechnische milieubouw worden toegepast.

5.3. Optimaal benutte infrastructuur en een gebruiker die optimaal gebruik maakt van het mobiliteitsaanbod

De capaciteit van het wegennetwerk wordt momenteel niet steeds optimaal gebruikt. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) met de inzet van efficiënte telematica kan de capaciteit van volle autowegen tot 15% verhogen³⁶.

DVM is een geheel van concrete organisatiemethodes en instrumenten die ervoor zorgen dat de bestaande capaciteit van de weginfrastructuur beter benut wordt. Dit is mogelijk door : het verstandig 'geleiden' van de verkeersstromen op de weg (bv. door snelheidsharmonisatie), het vermijden van ongevallen (bv. door het preventief en lokaal beveiligen van files), het tijdig waarschuwen van de weggebruiker voor hindernissen (bv. via verkeersinformatie), het aanreiken van alternatieven (bv. door dynamisch routeadvies), het reduceren van het aantal geplande hindernissen (bv. door het afstemmen van werkzaamheden) en het snel vrijmaken van de weg na incidenten (zgn. "incident management").

DVM omvat aldus de inzet van telematica-instrumenten en organisatiestructuren welke instaan voor het inwinnen van accurate verkeersgegevens, welke deze verwerken tot bruikbare verkeersgerelateerde informatie waarmee vervolgens variabele signalisatieborden worden aangestuurd welke de weggebruiker continu begeleiden. DVM omvat tevens het vastleggen van de nodige afspraken met andere mobiliteitsactoren voor een vlotte multimodale doorstroming op het wegennet en het effectief inspelen op gebeurlijke ongevallen en andere verstoringen.

Door het uitbouwen van DVM kan beter worden ingespeeld op recurrente (structurele) congestie. Zo kan men via dynamisch route-advies tijdig een alternatieve route (via de weg of andere modi) voorgesteld krijgen. Dynamische snelheidsharmonisatie biedt via het opleggen van lagere snelheden d.m.v. rijstrooksignalisatie of andere instrumenten de mogelijkheid om snelheidsverschillen uit te vlakken en 'stop & go'-verkeer te voorkomen. Dit leidt tot een betere benutting van de hier beschikbare wegcapaciteit.

Incidentele congestie wordt vooral veroorzaakt door ongevallen en wegwerkzaamheden. Om optimaal te kunnen inspelen op dergelijk incidentele congestie moet het DVM verder worden uitgebouwd, zodat zoveel mogelijk gegevens beschikbaar zijn. De processen in het kader van Incident Management moeten ook nog verder worden geoperationaliseerd. Bovendien moeten op de belangrijkste hoofd- en ringwegen informatiesystemen beschikbaar zijn die de weggebruiker accurate verkeersinformatie kunnen aanbieden. Deze informatie kan ook via internet, GSM en ander netwerken worden aangeboden. Belangrijk is dat de weggebruiker altijd en overal over alle informatie beschikt om de meest aangewezen route uit te stippelen, het tijdstip van zijn verplaatsing te bepalen of op de hoogte te zijn van de te verwachten verkeershinder. Hierbij kan ook informatie over alternatieve modi worden opgenomen.

Vandaag is slechts een klein deel van het Vlaamse wegennet, vooral in en om Antwerpen, uitgerust met DVM-systemen. De volgende jaren moet werk worden gemaakt van de volwaardige uitbouw van het DVM op het volledige hoofdwegennet aangevuld met de primaire-I-wegen en moet een stevige basis worden gelegd voor de verdere uitbouw van DVM op het onderliggende wegennet. Zo moet het Vlaamse DVM op minstens hetzelfde niveau komen als in de ons omliggende regio's. Hierbij zullen in eerste instantie onze autosnelwegen en hoofdwegen worden voorzien van moderne telematica-instrumenten welke worden opgevolgd vanuit state-of-the-art verkeerscontrolecentrales.

Naast het huidige verkeerscentrum in Antwerpen werd gestart met de uitbouw van een verkeerscentrum in Gent. Ook voor Brussel is een verkeerscentrum nodig. Op deze wijze zullen alle snelwegen in de Vlaamse ruit, de meest congestiegevoelige delen van het Vlaamse wegennet, uitgerust zijn met een DVM-systeem. De Vlaamse Regering heeft op 18 juli 2008 de nota "Dynamisch Verkeersbeheer in Vlaanderen – oprichting Verkeerscentrum Gent" goedgekeurd.

³⁶ Prof. Cathy Macharis, Atelier Logistiek en Mobiliteit, Vlaanderen in Actie, 2008.

Maatregelen die congestie ten gevolge van ongevallen en wegwerken helpen voorkomen moeten in de toekomst meer veralgemeend worden toegepast: werkzaamheden op autosnelwegen uitvoeren tijdens verkeersluwe periodes, wegwerkzaamheden in een zelfde regio beter op elkaar afstemmen, d.m.v. wegwakstsystemen de snelheidslimieten aanpassen in functie van de verkeersdrukte of de weersomstandigheden en filestaartbeveiliging. Tenslotte kunnen afspraken tussen alle betrokken actoren zorgen voor een snellere afhandeling van verkeersongevallen.

6. Het spoorwegnet optimaal inschakelen om aan de groeiende goederentransportvraag te voldoen

Ook betreffende de spoorweginfrastructuur wordt gestreefd naar het wegwerken van knelpunten en missing links en naar een verhoging van de capaciteit en de performantie van het spoorwegnet, in het bijzonder van de grote goederenassen vanuit de havens, zoals de 2e spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen en de 'IJzeren Rijn', en van de spoorweginfrastructuur (incl. overslag) binnen de havengebieden. Dit moet een verdere groei en een kwaliteitsverbetering van het spoorwegvervoer mogelijk maken, zodat het haar concurrentiele positie t.a.v. voornamelijk het wegvervoer kan verbeteren.

Door het aanwenden van pre- en cofinanciering van de spoorinfrastructuur in Vlaanderen, bevordert het Vlaamse Gewest de verdere uitbouw en de ontsluiting (hinterlandverbindingen) van de Vlaamse economische poorten (zeehavens en luchthaven Zaventem).

7. Het openbaar vervoer gericht inzetten

Indien het openbaar vervoer een volwaardig alternatief wil bieden voor de auto zijn stiptheid, snelheid, hoge frequenties en een voldoende geografische dekking erg belangrijk.

7.1. Verder werken aan de uitbreiding van het aanbod en de frequentie

Onder de noemer "netmanagement" werkt De Lijn aan een ruimer, aan de actuele behoeften beantwoordend en beter geïntegreerd netwerk van openbaar vervoer. Vooral in en rond de (groot)stedelijke gebieden en de economische poorten van Vlaanderen kan het netmanagement, door het openbaar vervoer aanbod nog beter af te stemmen op de vervoersvraag, een belangrijke rol vervullen in de bestrijding van congestie. In dit kader heeft netmanagement ook een sterke focus op het woon-werk en woon-schoolvervoer. Op basis van de criteria van het besluit "Netmanagement"³⁷, de beleidsprioriteiten en de uitgevoerde potentieelonderzoeken heeft De Lijn sinds 2006 projectvoorstellen onderzocht en onderbouwd voor de onderscheiden jaarprogramma's en werd het programma 2009 voorbereid. Het programma Netmanagement voor het jaar 2009 gaat vanaf dit voorjaar in uitvoering. Om de beoogde modal shift verder te bewerkstelligen, is het ook nodig de volgende jaren de inspanningen op het vlak van de invoering van netmanagement vol te houden.

Ten gevolge van ondermeer ruimtelijke en socio-economische ontwikkelingen, de evolutie van verplaatsingsbehoeften en stromen, de sterke groei van het aantal reizigers op het openbaar vervoer, het nog steeds groeiende congestieprobleem op de weg en de toenemende milieuproblemen heeft De Lijn het in 2008 opportuun gevonden om de toekomstvisie van De Lijn hierop af te stemmen en te actualiseren. Een studie werd opgestart waarbij huidige en toekomstige verplaatsingsstromen worden onderzocht binnen Vlaanderen en omliggende gebieden, zoals andere Gewesten en de buurlanden. De studie wordt opengetrokken naar de verschillende mogelijkheden

³⁷ Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement dd. 13/12/2002

van hoogwaardig openbaar vervoer. Vertramming en light rail worden hierbij als mogelijke pistes meegenomen. Tenslotte kan ook worden aangegeven waar spoorverkeer een interessante uitbreiding van het vervoersaanbod van De Lijn kan bieden. Voortbouwend op het Pegasus-, het Spartacus- en het Neptunusplan, resulteren de resultaten van deze studie in een Toekomstplan 2009-2020 voor De Lijn waarin de toekomstmogelijkheden van een geïntegreerd hoogwaardig openbaar vervoer in Vlaanderen worden besproken met het oog op een verdere groei van het aantal reizigers.

Het netmanagement zal op termijn moeten worden ingepast in strategische keuzes die zullen worden gemaakt in het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen en bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Zo moet worden nagegaan hoe het ruimtelijk beleid ondersteunend kan werken voor het openbaar vervoer in Vlaanderen.

7.2. Verder de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen

Om haar decretale opdrachten van performant reizigersvervoer en modal shift te kunnen verwezenlijken zal De Lijn hoog blijven inzetten op verbeterde doorstroming voor tram en bus. Door middel van een continue monitoring van de doorstromingsvoorwaarden worden knelpunten in kaart gebracht. In samenwerking met de wegbeheerders worden gerichte investeringen in doorstromingsinfrastructuur gerealiseerd. Doorstroming van het openbaar vervoer is niet alleen door infrastructurele ingrepen op te lossen. Mogelijke ingrepen zijn: verkeerslichtenbeïnvloeding door bussen en trams, “groene golf” door koppeling van de aansturing van opeenvolgende verkeerslichten, dynamische rijstroken, wijzigen voorrangregeling op kruispunten, het verplaatsen van haltes en het aanleggen van vrije tram- of busbanen. Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Verkeerscentrum werken samen met De Lijn om de doorstroming van het openbaar vervoer op gewestwegen te bevorderen. Hiertoe werd een task force doorstroming opgericht.

7.3. De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verhogen door reisinformatie aan te bieden

Kwalitatieve reisinformatie maakt integraal deel uit van een klantgericht vervoerbeleid. Het verstrekken van gepersonaliseerde en betrouwbare informatie voor, tijdens en na de verplaatsing speelt een steeds grotere rol in de keuze voor het openbaar vervoer. Buitenlandse onderzoeken illustreren het belang van deze evolutie. Om in te spelen op nieuwe technologische evoluties zal De Lijn samenwerkingsverbanden dienen aan te gaan met externe partners.

Slimweg is een initiatief van De Lijn en de provincies, in samenwerking met de NMBS, de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA), de Taxifederatie, Taxistop, Autodelen, de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Slimweg vertrekt persoonlijk reisadvies op maat, zowel op de website, per telefoon, als via een gesprek in de winkel. Bedrijven kunnen terecht bij een bedrijvenloket. Deze one stop shop voor duurzame verplaatsingen hanteert in haar adviezen het STOP-principe³⁸ en faciliteert de zoektocht naar een geïntegreerde, multimodale oplossing.

Begin 2008 werd de eerste Slimwegwinkel in Antwerpen geopend, samen met de nationale website en contact center en het Antwerpse bedrijvenloket. In de nabije toekomst wordt er één Slimwegwinkel en bedrijvenloket per provincie voorzien.

Het project Slimweg heeft, naast het uitgangspunt om het volledige aanbod van duurzame mobiliteit onder één dak aan te bieden, volgende doelstellingen :

- Maximale toegankelijkheid verzekeren door de drempel voor de Vlaming zo laag mogelijk te leggen via gepaste ontsluitingskanalen, een betaalbaar productengamma.

³⁸ STOP-principe: eerst stappen dan trappen dan openbaar vervoer en tenslotte privé-vervoer

- Vraaggestuurd te werk te gaan door de bestaande informatie klantgericht te vertalen in bruikbare informatie en diensten, waarbij continu wordt ingespeeld op veranderende noden van bedrijven of burgers.
- Een vereenvoudigde dienstverlening aanbieden zodat burgers en bedrijven niet meer alle sites of folders van de verschillende aanbieders hoeven uit te pluizen op zoek naar duurzame oplossingen. Slimweg biedt alle relevante eerstelijnsinformatie aan via één site, contact center, winkel of mailadres.
- Een geïntegreerde dienstverlening bieden door te streven naar een geïntegreerde, multimodale vervoersoplossing op maat.

Zoals eerder aangegeven kan de specifieke reisinformatie van De Lijn ook worden aangeboden via het DVM dat zo multi- en intermodale routeadvies kan aanbieden. Het eerder opgestarte samenwerkingsverband tussen Slimweg en het Verkeerscentrum zal hiertoe verder worden uitgebouwd.

7.4. Uniek ticket voor alle openbaar vervoer

De Vlaamse Regering besliste op 25 mei 2007 dat De Lijn haar ticketingsysteem zal vernieuwen. In 2009 is De Lijn gestart met de technische voorbereidingen voor de implementatie van de smart card. Een pilootproject is gepland voor 2011, waarna de uitrol over heel Vlaanderen zal volgen vanaf 2012.

Deze smart card is een kaart waarop vervoerbewijzen van verschillende vervoermaatschappijen, en/of een saldo kan worden opgeladen. De smart card biedt de mogelijkheid om naar keuze het huidige tariefstelsel te blijven toepassen en/of nieuwe tariefstructuren op te zetten (bv. nieuwe gecombineerde tarieven met andere openbaar vervoermaatschappijen, gebruik van elektronische portemonnee, ...). De Lijn treedt op als coördinator van het interoperabel tarievenoverleg in het kader van het GEN.

Voor de reiziger wordt de kaart een uniek betaalmiddel waarmee hij/zij in heel België met alle OV maatschappijen zal kunnen reizen, dat hij bovendien op verschillende manieren zal kunnen opladen (in Lijnwinkels, aan verkoopsautomaten, via het internet, ...). Daarnaast is de klant zeker dat hij steeds de beste prijs betaalt in functie van het gebruik. Voor De Lijn zal de systematische registratie van alle verplaatsingen zorgen voor heel wat bijkomende beheersinformatie.

7.5. Gewestelijk expresnetwerk (GEN)

Het Vlaamse Gewest moet toezien op een snelle en volledige uitvoering van het overeengekomen GEN. Tevens moet geijverd worden voor bijkomende stopplaatsen voor het GEN in Vlaanderen. De gemeenten moeten worden aangemoedigd om goede fiets- en voetgangersvoorzieningen te treffen naar en bij de stations en De Lijn moet goede aansluitingen voorzien met de GEN-treinen. Door interessante tariefformules en betaalfaciliteiten uit te werken kan tot een geïntegreerd gewest- en modusoverschrijdend openbaar vervoernet worden gekomen.

Meer algemeen moet Vlaanderen trachten om meer impact te hebben op het investeringsbeleid van Infrabel om dit maximaal af te stemmen op het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

7.6. Multimodaal personenvervoer

Hoe beter de weggebruiker geïnformeerd wordt over mogelijke alternatieven hoe groter de kans dat hij effectief de overstap zal maken naar bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Voor de trajecten tussen en in grootstedelijke gebieden zijn zowel voor de weg als het openbaar vervoer actuele reistijden beschikbaar. Deze informatie moet de weggebruiker in staat stellen om een optimale keuze te maken voor het tijdstip van zijn of haar verplaatsing, maar ook voor de reisroute en de modus die het beste beantwoordt aan de behoefte van de weggebruiker. Het Verkeersinformatiecentrum, als onderdeel van het DVM, moet hierbij uitgroeien tot een informatiebron waar deur-tot-deur gepersonaliseerde multi- en intermodale routeadvies wordt afgeleverd.

Het project Slimweg, zoals uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 3.7.3., is uiteraard ook een belangrijke stimulans voor multimodaal personenvervoer.

8. Fietsverplaatsingen stimuleren

8.1. Volledig en kwaliteitsvol lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk

De eerste vereiste om het fietsen in Vlaanderen aantrekkelijker te maken en zo bij te dragen aan een modal shift bij de weggebruikers is een goed uitgebouwd, aaneensluitend, comfortabel en veilig netwerk dat iedereen uitnodigt om zich met de fiets te verplaatsen. Dit werd bevestigd door de klantenbevraging van het Agentschap Wegen en Verkeer waarin de fietspaden als een groot verbeterpunt werden aangegeven.

De aanleg van nieuwe fietspaden en de verbetering van de fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) gebeurt volgens de aanbevelingen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen, die garanties inhouden voor de veiligheid en het comfort van de fietsers. Het Agentschap Wegen en Verkeer realiseert een deel van het netwerk op de gewestwegen zelf.

Gemeenten kunnen via het afsluiten van een mobiliteitsconvenant als initiatiefnemer en bouwheer optreden voor het aanleggen van fietspaden langs gewestwegen en ontvangen hiervoor subsidies van 80 of 100%, naargelang de prioriteit van het fietspadproject. Voor de aanleg van fietspaden langs gemeentewegen kunnen ze via het Fietsfonds, waartoe ook de provincies bijdragen, subsidies aanvragen. Bij de realisatie van het fietsroutenetwerk kunnen de provincies een coördinerende en ondersteunende rol vervullen, vooral met betrekking tot de gemeentegrensoverschrijdende infrastructuurprojecten op gemeentewegen.

Het Vlaams Gewest wil door meer te focussen op eigen investeringen in plaats van subsidies, de inspanningen die zij levert voor de aanleg van fietspaden op een voldoende hoog niveau houden. Meer bepaald wenst het eerst in te zetten op de algemene uitbouw van een sluitend netwerk op de gewestwegen, volgens de principes van het vademecum fietsvoorzieningen. Maar parallel hiermee zal ook getracht worden om enkele 'slapende' fietspadendossiers te activeren, zodat de middelen die hiervoor gereserveerd zijn effectief ingezet worden. Om de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in een hogere versnelling te brengen, dienen gemeenten te worden aangezet om werk te maken van het uitwerken van een geïntegreerde visie en om specifieke (ruimtelijke) fietsknelpunten op hun grondgebied aan te pakken. Een aantal procedurele vereenvoudigingen en een uitbreiding van de scope van de te financieren projecten binnen het Fietsfonds moeten het voor de gemeenten aantrekkelijker maken om in de realisatie van het BFF te investeren.

Het Vlaams Gewest wenst vervolgens in te zetten, op het structureel onderhoud van het (totale) fietspadennetwerk in eigen beheer zodat op termijn alle fietspaden langs de gewestwegen voldoen aan de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen. Met de aanleg van nieuwe fietspaden moeten ook de middelen voor het onderhoud evenredig worden opgetrokken. Het meldpunt fietspaden en het opgevoerde aantal eigen inspecties zijn bepalend bij het plannen van het onderhoud van de fietspaden.

8.2. Kwaliteitsvolle dienstverlening

Niet alleen de kwaliteit van het fietspadennetwerk maar ook de kwaliteit van de dienstverlening voor de fietser aan het begin of het einde van zijn rit kan het fietsgebruik stimuleren. In 2007 werd gestart met de uitbouw van fietspunten. Een fietspunt staat voor een innoverend dienstverleningspakket waarbij de fietser niet alleen de mogelijkheid krijgt om de fiets te stallen maar ook een beroep kan doen op verhuur- of hersteldiensten. In eerste aanzet werd gestart met de uitbouw van fietspunten aan stations. Het voortbestaan van deze fietspunten en de uitbreiding over het Vlaamse grondgebied dient verder te worden ondersteund. Ook dient er voldoende budgettaire

ruimte gecreëerd te worden voor de verdere uitwerking van innovatieve projecten die het fietsgebruik bevorderen, bijvoorbeeld het aanbieden van fietsen bij openbaar vervoerhaltes in de omgeving van bedrijventerreinen. Ook hier kan verwezen worden naar het project Slimweg (zie hoofdstuk 3.7.3).

9. Een context creëren die een verder uitbouw van de Vlaamse regionale luchthavens mogelijk maakt

Het is belangrijk dat de luchthavens verder ontwikkeld worden als economische toegangspoorten, door middel van investeringen in de noodzakelijke luchthavenfaciliteiten teneinde luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid te bieden efficiënt passagiers- en vrachttransport aan te bieden. Hierbij zal uitgegaan worden van een geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling, met een “level playing field” tussen de regionale luchthavens Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem, waarbij elke luchthaven gelijke en maximale kansen krijgt om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken.

Voor de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem werd begin 2009 de beheershervorming conform de principes vastgelegd in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van deze regionale luchthavens opgestart.

Voor de luchthaven Antwerpen werd recent geopteerd om de beheershervorming ook te integreren in het decreet van 10 juli 2008. Het Vlaamse Gewest zal de aanleg van noodzakelijk veiligheidsstrook aan de start- en landingsbaan zelf realiseren. Op die manier worden de drie Vlaamse regionale luchthavens op gelijke wijze behandeld, en loopt de taakverdeling tussen overheid en private partner voor de drie luchthavens gelijk.

10. Mobiliteit met een minimale negatieve impact op mens, milieu en natuur

Het gebruik, het in standhouden, het verder uitbouwen en het onderhoud van de verkeers- en haveninfrastructuur heeft onoverkomelijk een belangrijke impact op de omgeving. Er moet naar worden gestreefd om deze impact zoveel mogelijk te beperken.

Het wordt steeds moeilijker om een voldoende maatschappelijk draagvlak te vinden voor (grote) infrastructuurwerken. De NIMBY³⁹-reflexen en de hoge druk op de ruimte in een verstedelijkt gebied zoals Vlaanderen, spelen hier een belangrijke rol.

Zoals eerder aangegeven vraagt de realisatie van grote infrastructuurwerken erg veel tijd. Vooral de planningsprocessen en de vergunningsprocedures verlopen erg traag. Deze lange realisatietermijnen zijn het gevolg van de vele en vaak erg complexe administratieve procedures die moeten worden doorlopen. Het is daarom belangrijk dat zowel bij nieuwe als bij bestaande transportinfrastructuur de impact van deze infrastructuur op de omgeving zo veel mogelijk wordt beperkt. Een bijzondere aandacht gaat naar de gehinderden zowel tijdens als na de aanlegfase van deze infrastructuur. Zij zullen optimaal geïnformeerd en begeleid worden.

10.1. Geluidshinder

Op Europees niveau is een richtlijn uitgevaardigd om de geluidshinder lang de belangrijkste transportassen in alle lidstaten aan te pakken. Deze Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2005 ‘inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï’ is omgezet in deel 2 van VLAREM II

³⁹ NIMBY (Not in my backyard): men wil gebruik maken van (hinderlijke) voorzieningen maar wil ze niet in zijn onmiddellijke omgeving (achtertuin).

via het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005. Deze heeft 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”.

Voor de onmiddellijke omgeving van gewestwegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar werden geluidsbelastingsskaarten opgemaakt en tegen 2012 moeten ook voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages geluidsbelastingsskaarten worden opgesteld. Op basis van dergelijke geluidsbelastingsskaarten wordt bepaald op welke plaatsen geluidsbeperkende maatregelen zullen worden genomen. In een actieplan (incl. prioriteitenbepaling) zal bepaald worden waar welke geluidsbeperkende maatregelen waar moeten getroffen worden. Op dit ogenblik wordt een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke maatregelen om geluidshinder ten gevolge van het wegverkeer te beheersen.

Als wegbeheerder kan het Vlaamse Gewest door middel van (lokale) snelheidsverlaging, geluidsdempende wegverharding of het plaatsen van geluidsschermen de geluidshinder verminderen. De aanpak van geluid vereist echter een veel ruimer pakket van gediversifieerde maatregelen die door verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus dienen aangereikt te worden.

De geluidshinder in agglomeraties, langs spoorwegen en in de omgeving van de luchthaven van Zaventem moeten in kaart gebracht worden. Ook hier zullen actieplannen moeten worden opgemaakt.

10.2. Bagger- en ruimingspecie

Jaarlijks komen als gevolg van sedimenttransport belangrijke hoeveelheden specie in de bevaarbare waterwegen terecht. Bovendien is er op sommige waterwegen een historische achterstand op het vlak van specieruiming. Om de scheepvaart en de waterafvoer te kunnen blijven garanderen, dienen baggerwerken uitgevoerd te worden.

Aangezien ook pollutanten in de waterwegen worden afgevoerd, wordt het verwijderen van de baggerspecie omwille van kwaliteitsredenen zeer bemoeilijkt. De pollutanten zetten zich gemakkelijk in waterbodems af. Alhoewel de waterbeheerder zelf niet de veroorzaker is van de polluties, dient deze wel de financiële lasten voor de ruiming van (vervuilde) baggerspecie te dragen.

Zowel de aanvoer van slib naar de waterweg als de pollutanten die zich in het aangevoerde slib bevinden moeten verminderd worden. Ondanks de al geleverde inspanningen voor de afvalwaterzuivering, moeten nog, deels om historische redenen, belangrijke inspanningen worden gedaan om een goede kwaliteit van de specie te bereiken.

Naast het verbeteren van de kwaliteit van de specie dient er ook door alle betrokken instanties naar gestreefd te worden om de te verwijderen hoeveelheid te verminderen. Dit kan door een brongericht voorkomingsbeleid op het gebied van bodemerosie, pollutie en slibvorming. Dit voorkomingsbeleid moet effectief zijn, onderbouwd door gerichte monitoring en studies. De komende jaren is een goed preventiebeleid nodig, conform het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger-en Ruimingspecie.

Verder dient de opslag en verwerking van baggerspecie op een zo duurzaam mogelijke wijze te gebeuren. In uitvoering van het Sectoraal uitvoeringsplan (SUP) Bagger- en Ruimingspecie zal verder werk gemaakt worden 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.

10.3. Duurzaam personen- en goederenvervoer

Niet alleen de verkeersinfrastructuur maar vooral ook de gebruiker van deze infrastructuur is verantwoordelijk voor een belangrijke negatieve impact op het leefmilieu, natuur en de omgeving.

10.4. De weg

Het rijgedrag, de voertuig- en brandstofkeuze maar ook de verplaatsingsbehoeften kunnen door financiële stimuli worden bijgestuurd. Hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 3.13.1..

Indien er dankzij het DVM minder files op het hoofdwegenet zijn zal het doorgaand verkeer minder gebruik maken van het lagere wegenet. Hierdoor verhoogt de verkeersleefbaarheid op het lagere wegenet dat vaak door dorpskernen en langs woningen loopt.

10.5. Het openbaar vervoer

Ten opzichte van de personenwagen biedt het openbaar vervoer meestal een aantal sterke duurzaamheidsvoordelen. Een modal shift van de personenwagen naar het openbaar vervoer is meteen ook een verschuiving naar duurzamer personenvervoer. Deze modal shift is echter slechts mogelijk indien het openbaar vervoer voldoende capaciteit kan aanbieden.

Daarnaast wil De Lijn de komende jaren ook nog extra aandacht besteden aan het nog duurzamer maken van haar rollend materieel en infrastructuur. Zo kan ze bijvoorbeeld duurzaamheidscriteria meer laten doorwegen bij de aankoop van rollend materieel en bij de bouw van stelpplaatsen. Het vertrammen van bepaalde buslijnen en het inzetten van diesel hybride bussen worden ook overwogen.

10.6. De waterweg

Studies hebben aangetoond dat de binnenvaart de meest duurzame vervoersmodus is die ook economisch interessant is. Om deze positie te vrijwaren zijn in de toekomst nog verschillende innovaties en maatregelen nodig.

De binnenvaart is toe aan een verdere versterking van haar milieuvriendelijk karakter. De komende jaren zal effectief werk gemaakt moeten worden van de realisatie van een actieplan dat in het kader van het “3E-Binnenvaartconvenant” door de stakeholders uit de binnenvaart zal worden uitgewerkt. Het actieplan heeft als doel ervoor te zorgen dat de binnenvaart ook in 2020 nog de meest duurzame transportmodus zal zijn. Hierbij gaat het ondermeer om de introductie op korte termijn van zwavelarme brandstof, de reductie van luchtmissies inzake CO, NOx en fijn stof, het streven naar een energiezuinig vaargedrag ‘eco-varen’ en het investeren in energiebesparende, emissiebeperkende en duurzame technieken en dergelijke meer.

Deze initiatieven kunnen gestimuleerd worden via gepaste financiële ondersteuning. Het impulsprogramma ‘Emissiearme motoren’ stimuleerde een versnelde introductie van CCR2-motoren in de binnenvaartvloot. Wanneer op Europees niveau de normen voor CCR3 worden vastgesteld, moet dit opnieuw een aanleiding zijn voor de binnenvaartsector om hierop in te spelen. Ook zijn er mogelijkheden wat betreft de nabehandelingstechnieken die in combinatie met de nieuwe motoren gebruikt zullen worden.

10.7. Minder hinder

Wegwerkzaamheden veroorzaken altijd hinder voor de weggebruikers, omwonenden, handelaars en bedrijven. Door middel van gerichte communicatie en het treffen van minder hinder maatregelen probeert de Vlaamse overheid de hinder en het ongemak voor de burgers en bedrijven te minimaliseren. Minder hinder maatregelen kunnen variëren van het faseren van wegwerkzaamheden, het voorzien van alternatieve routes en communicatie hierover en het combineren van werkzaamheden met andere partij(en) zoals Aquafin en gas- en elektriciteitsmaatschappijen.

Positieve ervaringen en reacties tonen aan dat de hinder effectief beperkt wordt. Hierdoor vergroot het draagvlak voor deze wegwerkzaamheden. In de toekomst zal nog meer aandacht besteed worden aan minder hinder maatregelen. Dit gebeurt onder andere door minder hinder maatregelen

op te nemen in bestekken van wegenwerken en door het inzetten van bereikbaarheidsadviseurs om de impact van wegenwerken bij bedrijven zoveel mogelijk te beperken.

Ook de alternatieve modi kunnen, door middel van informatie over het aanbod en eventueel het aanpassen van het aanbod, ingeschakeld worden in het kader van een minder hinder programma.

10.8. Meer oog hebben voor de sociale impact van grootschalige infrastructuurwerken

Grootschalige infrastructuurwerken gaan vaak gepaard met omvangrijke grondverwingen met een uiterst gevoelige impact op de lokale eigendomsstructuren en het sociaal weefsel. Ze vergen daarom zowel een grondige maatschappelijke onderbouwing en een maatschappelijk draagvlak alsook een maatschappelijk aanspreekpunt in de vergunnings- en de uitvoeringsfase.

Wij streven er naar om meer oog te hebben voor de sociale impact van infrastructuurwerken en actief mee te werken aan oplossingen die deze sociale impact beperken.

Bij de opmaak van beleidsplannen die de krijtlijnen uitzetten voor de toekomstige infrastructuurnetwerken (waterwegen en havens, spoorwegen en wegen) moet van in het begin voldoende ingezet worden op het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor de beleidsopties. Hiertoe dient maatschappelijk overleg plaats te vinden en moet voldoende aandacht worden besteed aan de sociale impact van infrastructuurwerken. Dit overleg en deze ondersteuning moeten gebeuren vanaf een vroege fase in het planningsproces tot en met de uitvoeringsfase.

Een bemiddelaar kan hierbij een rol spelen. Zijn hoofdplicht omvat het uitbouwen van een lokaal front-office of uniek loket voor de lokale bevolking in haar relaties met de Vlaamse overheid inzake de voorbereiding, de beslissing en de uitvoering van grootschalige infrastructuurwerken. De bedoeling is met de lokale bevolking een vertrouwensrelatie op te bouwen, hun sociale noden te onderkennen en de sterk wijzigende en verminderde leef- en werkomstandigheden in beeld te brengen, een sociaal begeleidingsplan uit te werken en de nodige communicatiekanalen op te zetten. Deze bemiddelaar zal het door de Vlaamse Regering vast te stellen begeleidingsplan, op het terrein moeten implementeren. In dit kader werd reeds beslist om bij de verdere uitbouw van de Vlaamse zeehavens een bemiddelaar in te schakelen.

Ook voor andere infrastructuurwerken kan beroep worden gedaan op deze bemiddelaar.

11. Verkeersveiligheid

In het Pact 2020 legt Vlaanderen inzake verkeersveiligheid de lat nog hoger dan voorheen. De hierna beschreven maatregelen moeten bijdragen om deze doelstelling te realiseren.

11.1 Infrastructuur

Vlaanderen wil op vlak van verkeersveiligheid haar positie ten opzichte van de andere Europese landen verbeteren. Verkeersveiligheid staat hoog op de Europese agenda. Zo is er een richtlijn in voorbereiding over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Met de opmaak van een geïntegreerde 'verkeersveiligheid-infrastructuur-plan' geeft de Vlaamse gewestwegbeheerder op een proactieve manier invulling aan deze toekomstige richtlijn. Door middel van veiligheidsaudits op het volledige wegennet, met in een eerste fase een focus op de gewestwegen, worden proactief analyses gemaakt. De vaststellingen uit deze analyses kunnen worden gebruikt om de verkeersveiligheid gericht te verbeteren.

De Vlaamse overheid heeft zich geëngageerd om tegen 2010 het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 1999 te halveren. 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 zijn gefinancierd met FFEU⁴⁰ middelen. In februari 2009 dienen nog 23 % van de punten aanbesteed te worden. Het tijdelijke consortium TV 3V (Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen) heeft de voorontwerpen en de opvolging van de projecten, gedelegeerd bouwheerschap, op zich genomen in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het Agentschap Wegen en Verkeer engageert zich om de overige punten weg te werken en vraagt over de nodige FFEU-middelen te kunnen beschikken. De grootte van de hiervoor beschikbare budgetten zal bepalend zijn voor de snelheid waarmee deze gevaarlijke punten kunnen worden weggewerkt.

Als tunnelbeheerder zal het Agentschap Wegen en Verkeer, in uitvoering van de Europese Tunnelrichtlijn, met het oog op een verhoging van de veiligheid de nodige aanpassingen aan de tunnels op de gewestwegen uitvoeren. Voor elke tunnel dient voor januari 2013 een veiligheidsdossier opgemaakt te worden.

Het operationaliseren van een goed doordacht en efficiënt Incident Management zal de veiligheid na ongevallen verhogen en zorgt er voor dat de weg sneller wordt vrijgemaakt. Hierdoor verlaagt het risico op secundaire ongevallen.

11.2. Sensibilisering en opleiding

Niet alle weggebruikers hebben dezelfde vaardigheden. Zowel in het verkeersveiligheidsbeleid als bij de uitbouw en de vormgeving van het transportsysteem wordt hiermee onvoldoende rekening gehouden. Het menselijk gedrag beïnvloeden is complexer dan algemeen wordt aangenomen. Inzichten uit de gedragswetenschappen laten toe het beleid beter te differentiëren en te voorspellen welke maatregelen voor de verschillende doelgroepen al dan niet effectief zijn dan wel contraproductief kunnen zijn. Indien men tot een daadwerkelijke gedragsverandering wil komen, is het belangrijk om het toekomstige mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te differentiëren naar doelgroepen en dit vanuit (gedrags)wetenschappelijke inzichten sterker te onderbouwen.

11.3 Handhaving

Het aantal incidenten wordt mede gereduceerd door het gebruik van automatische handhavingssystemen. De volgende jaren zullen op autosnelwegen digitale snelheidscamera's worden geplaatst en zullen experimenten met trajectcontroles worden uitgevoerd. Het is belangrijk dat de weggebruiker een duidelijke relatie ziet tussen de omgevingsomstandigheden (verkeersafwikkeling, meteo, ...) en de opgelegde beperkingen. Variabele signalisatie laat toe om op basis van de actuele verkeersomstandigheden aangewezen snelheidsbeperkingen op te leggen. Een koppeling tussen de variabele signalisatie en de digitale snelheidscamera's laat toe om steeds het naleven van de opgelegde snelheid te controleren.

Te zwaar geladen vrachtwagens zorgen niet alleen voor spoorvorming maar verhogen ook de verkeersonveiligheid. Met "Weigh in motion" (WIM) worden vrachtwagens al rijdend gewogen door middel van weeginfrastructuur geplaatst in het wegdek van de autosnelwegen. Zo kunnen te zwaar geladen vrachtwagens op voorhand worden geselecteerd en afgeleid naar de vaste aswegers. Op de vaste aswegers worden deze vrachtwagens opnieuw gewogen en zonodig wordt een proces-verbaal opgesteld. Op 8 prioritaire locaties werden eind 2008 gestart met de installatie van WIM systemen. Deze WIM installaties zijn complementair met de 10 wegeninspecteurs die de handhaving van het Aslastendecreet⁴¹ al enkele jaren opvolgen. WIM zal meer gerichte controles toelaten waardoor de 'pakkans' vergroot.

⁴⁰ FFEU: Financieringsfonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven

⁴¹ decreet van 24 juni 2005 (B.S. 24-8-2005) houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2005 "Hoofdstuk VIII - Aslastendecreet"

12. Het beheer en de beheersing van het water op de Vlaamse waterwegen en aan de kust optimaliseren

12.1. Waterweg

Het beheersen van de waterpeilen is cruciaal voor de scheepvaart. Het is tezelfdertijd een prioritaire doelstelling de veiligheid van de bevolking te verzekeren door haar te beschermen tegen overstromingen. De Europese Overstromingsrichtlijn wordt vertaald in een wijziging van het Vlaamse Decreet Integraal Waterbeleid (2009). Het decreet voorziet in de opmaak van overstromingsgevaarkaarten, overstromingsrisicokaarten en overstromingsrisicobeheerplannen. Deze overstromingsrisicobeheerplannen zullen geïntegreerd worden in de stroomgebiedbeheerplannen. De komende legislatuur moeten de overstromingsgevaarkaarten en overstromingsrisicokaarten vastgesteld worden en de opmaak van de overstromingsrisicobeheerplannen voorbereid worden. Vlaanderen zal zich hiervoor intern organiseren en ook internationaal samenwerken binnen de bestaande overlegorganen en stroomgebiedscommissies.

De zich aandienende wijziging in het klimaat zal een belangrijke impact hebben op de waterstanden in de waterlopen.

Binnen een aanvaardbare tijd is een algemeen en voldoende hoog veiligheidsniveau tegen overstromingen te verzekeren. 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 dit door, waar ruimtelijk mogelijk, op een gecontroleerde manier ruimte te geven aan de rivier en door het herstel van de vroegere valleigebieden binnen het Sigmaplan. Bij de afbakening van overstromingsgebieden langs de Schelde wordt rekening gehouden met de volgende criteria: de waterhuishouding, de scheepvaart, kostenefficiëntie, rationeel en zuinig grondgebruik en recreatief en ecologisch medegebruik.

Naast de realisatie van het Sigmaplan 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. Dit gebeurt op een integrale manier, d.w.z. met een win voor veiligheid, voor natuurontwikkeling en voor recreatie. In een ruimer kader wordt grensoverschrijdend met Nederland samengewerkt aan deze gemeenschappelijke rivier. De huidige inspanningen dienen nog een tiental jaar volgehouden te worden om samen met andere sectoren te komen naar een riviertraject dat duurzaam beheerd kan worden en dat een maximaal veiligheidsniveau kan bieden. De vooruitgang wordt opgevolgd door de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie.

Voor het beheersen van de waterstanden en het beschermen van de bevolking tegen overstromingen is de bedrijfszekerheid van de infrastructuur en bijgevolg een voldoende onderhoud een cruciaal gegeven en een belangrijke uitdaging.

Ook aan watertekort en andere potentiële calamiteiten zal de nodige aandacht geschonken moeten worden. Waterbeheersing betekent namelijk dat ook bij een tekort aan water een aangepast beheer moet gevoerd worden. Ook op dat ogenblik moeten al de verwachte functies kunnen vervuld worden. Door de verwachte klimaatwijzigingen zal dit probleem zich frequenter stellen. Bij het uitwerken van projecten zal hiermee rekening gehouden worden. Zo zullen om de scheepvaart en

de andere functies van het Albertkanaal maximaal te blijven garanderen in periodes van lage afvoeren, op de sluizencomplexen pompinstallaties worden gebouwd die het waterverbruik van het kanaal significant reduceren. Deze installaties zullen bij voldoende wateraanvoer ook als waterkrachtcentrale kunnen werken.

Er moet bovendien rekening gehouden worden met het feit dat een, op jaarbasis, schommelend waterpeil de voornaamste oorzaak is van oevererosie en dat bijgevolg dan ook de aan sedimentatie gekoppelde slibproblematiek nog toeneemt.

Ten slotte zal de nodige aandacht gaan naar het verzamelen en ter beschikking stellen van gegevens over de zich voordoende of de zich aandienende waterstanden.

12.2. Kust

Bij de kustbeveiliging is de bescherming tegen overstroming prioritair en wordt een balans nagestreefd tussen zeewering en andere maatschappelijke functies van de kustzone zoals economie, natuur, cultuur en recreatie.

Belangrijke principes bij de bescherming tegen overstroming van het kustgebied zijn enerzijds een zeer hoog veiligheidsniveau - niveau superstorm of de zogenaamde 1000-jarige storm - en anderzijds het realiseren van een veerkrachtige kust, dit wil zeggen een kust die in staat is flexibel de veranderingen te wijten aan klimaatverandering, extreme gebeurtenissen en occasionele menselijke impacten op te vangen. De belangrijkste zeeweringsmaatregel langs onze kust heden en in de toekomst is dan ook de zandsuppletie waarbij zand uit zee wordt aangevoerd om de stranden te verhogen en te verbreden.

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

De volgende twee projecten zijn essentieel voor de beveiliging tegen overstroming van het Vlaamse kustgebied: het geïntegreerd kustveiligheidsplan en het OW-plan.

Het OW-plan voor de kustverdediging en de maritieme toegankelijkheid van Oostende bestaat uit een reeks structurele werken die het centrum van Oostende moeten beveiligen tegen overstroming langs de zee- en havenzijde. Deze werken zijn gepland van 2010 tot 2012.

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan heeft betrekking op de kust en de kusthavens, met uitzondering van Oostende centrum en de haven van Oostende. Het geïntegreerd kustveiligheidsplan is het belangrijkste plan van de laatste decennia voor de beveiliging van de kust tegen overstroming door de zee. Het plan moet toelaten om de kustzone te beschermen tegen een superstorm. Het geïntegreerd kustveiligheidsplan 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 de 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. De aanvraag van de bouwvergunningen en de uitvoering van de werken van het 'masterplan' is voorzien van 2010 tot 2015. Na 2015 gebeurt dan het in stand houden van de zeewering op dat hoog beschermingsniveau.

Er kan hier nog worden aan toegevoegd dat in het kader van het Zwinproject ook een nieuw tracé wordt bestudeerd voor de Internationale Zwindijk. Deze dijk verzekert de beveiliging tegen overstroming van het Vlaams-Nederlandse grensgebied.

13. Prijsinstrumenten en financiering

Om tot een duurzaam vervoersbeleid te komen, is het nodig dat er snel een doorrekening komt van de externe kosten. Op die wijze is een objectieve vergelijking tussen de verschillende transportmodi mogelijk die rekening houdt met zowel de interne kosten als met de externe kosten die de transportmodi veroorzaken.

De gebruiker wordt zo gestimuleerd om zijn externe kosten te reduceren en transportvormen die beperkte externe kosten veroorzaken worden gestimuleerd. Alle externe kosten gerelateerd aan het transportgebruik dienen hierbij doorgerekend te worden. Het gaat hier om kosten gerelateerd aan de impact op het milieu en de natuur, ongeval- en veiligheidskosten en congestiekosten. Hierbij wordt steeds uitgegaan van het principe: de gebruiker betaalt voor de directe en indirecte kosten die verbonden zijn aan zijn verplaatsing.

De middelen die voortkomen uit de aanrekening van deze kosten moeten bijdragen aan een duurzame mobiliteit en ten gunste komen aan het beleidsdomein MOW. De aldus gegenereerde inkomsten zullen samen met alternatieve financiering en Publiek Private Samenwerking (PPS) een belangrijke rol moeten vervullen bij de financiering van het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De extra investeringen in het onderhoud van infrastructuur en in de bouw van nieuwe infrastructuur kunnen de komende jaren de tewerkstelling en de economische groei ten goede komen.

13.1. Slimme kilometerheffing

Nu reeds heeft Duitsland een systeem van kilometerheffing voor vrachtwagens op de snelwegen. In Nederland is ook de beslissing genomen om vanaf 2011⁴² te starten met een slimme kilometerheffing op een belangrijk deel van het wegennet. Door de Europese Commissie wordt een nieuwe richtlijn voorbereid waarin het aanrekenen van de externe kosten één van de basisprincipes is. Op Vlaams niveau werd beslist om vanaf 2011 te starten met een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens op het volledige Vlaamse wegennet.

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.

Wij stellen voor om zo snel mogelijk een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren op de autosnelwegen. 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. Een slimme kilometerheffing zal ook veel efficiënter zijn indien ze op alle autosnelwegen en gewestwegen dient betaald te worden. Alvorens het toepassingsgebied uit te breiden is het aangewezen om socio-economische effecten van een veralgemeende kilometerheffing te onderzoeken. Bovendien is het aangewezen om de mobiliteits- en milieueffecten van een dergelijke slimme kilometerheffing te monitoren. In een volgende fase kan dan de slimme kilometerheffing worden uitgebreid naar het volledige wegennet en naar alle voertuigen. Bij de keuze van de technologie voor tolnetting en handhaving moet rekening worden gehouden met deze verdere uitrol.

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

Op 19 december 2008 nam de Vlaamse Regering, op basis van het eindverslag van de ambtelijke werkgroep kilometerheffing, met betrekking tot de conceptfase, een aantal voorlopige standpunten

⁴² Recent gaf de Nederlandse minister Eurlings aan dat hij de datum van 2011 voor de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens moeilijk haalbaar acht.

in inzake de slimme kilometerheffing. Zowel bij het bepalen van het toepassingsgebied als bij het bepalen van de tolniveaus blijft men rekening houden met de Europese regelgeving ter zake.

De middelen die worden gegenereerd dienen integraal en uitsluitend te worden aangewend voor investeringen in mobiliteit.

13.2. Rechten met betrekking tot water- en waterweggebruik

De tariefstelling voor het gebruik van water en waterweg wordt onderzocht en waar mogelijk en aangewezen aangepast. De internalisering van infrastructuurkosten kan daarbij als een van de uitgangspunten aangewend worden, uitgaande van het principe “de gebruiker betaalt”.

Hierbij wordt in het bijzonder gedacht aan de wateronttrekkingen, de beroepsmatige en recreatieve scheepvaart en de veren.

13.3. Verkeersbelasting

Tegen 2010 zal Vlaanderen zelf de verkeersbelasting gaan innen. Voor personenwagens wordt de basis voor de berekeningen van de verkeersbelasting volledig gewijzigd. De Ecoscore van het voertuig zal de basis vormen. Deze Ecoscore is een maatstaf voor de milieuvriendelijkheid van het voertuig. Hierbij worden verschillende schade-effecten mee in rekening gebracht: broeikaseffect, luchtkwaliteit en geluidshinder.

De verkeersbelasting moet worden afgestemd op de slimme kilometerheffing.

13.4. Financiële stimuli voor duurzame mobiliteit in steden

Steden worden niet alleen sterk geconfronteerd met problemen van toenemende verkeersintensiteiten zoals congestie, zij zijn ook de plaatsen bij uitstek om nieuwe innovatieve concepten en pilootprojecten op vlak van duurzame mobiliteit te realiseren. Autodelen is daar een bestaand voorbeeld van, maar dient aangevuld te worden met initiatieven op vlak van verduurzamen van voertuigenparken, autovrije wijken, geïntegreerde reizigersinformatiesystemen en het aanbieden van gecombineerde duurzame vervoerskeuzes (bvb. combinatie openbaar vervoer-fiets). Om dit mogelijk te maken, zullen naast het aanreiken van gebundelde expertise ook financiële stimuli moeten voorzien worden om steden en gemeenten die op dit vlak een voortrekkersrol willen spelen te ondersteunen (creëren van ‘best practices’). Door deze steden en gemeenten te verenigen in een netwerk, waarvan de werking door de Vlaamse overheid wordt ondersteund, kan men leren uit elkaars ervaringen.

Stadsdistributie en goederenvervoer via het stadswaterwegennet kunnen een bijdrage leveren aan het ontwikkelen van duurzame mobiele steden.

Het is aangewezen om de financiële stimuli, die door verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus worden ingezet, in functie van deze steden zoveel mogelijk te bundelen.

13.5. PPS en alternatieve financiering

De afgelopen jaren werd beslist om een aantal belangrijke investeringen in transportinfrastructuur door middel van een publiek private samenwerking (PPS) te financieren. Deze PPS-overeenkomsten hadden tot doel een versnelde realisatie van deze projecten op een ESR⁴³-neutrale wijze mogelijk te maken. Op termijn zullen deze overeenkomsten echter een belangrijke impact hebben op de begroting. Een significant deel van de begroting zal immers gedurende vele jaren moeten bestemd blijven voor de financiering van deze PPS-overeenkomsten. Indien nieuwe PPS-financieringen worden overwogen moet er over worden gewaakt dat hiermee geen te zware budgettaire lasten naar de toekomst worden doorgeschoven waardoor de toekomstige budgettaire beleidsruimte nog meer wordt beperkt. Indien een PPS-overeenkomst echter belangrijke

⁴³ ESR: Europees Stelsel van Rekeningen

operationele meerwaarde oplevert, o.a. door innovatie aan te moedigen, kan PPS toch aangewezen zijn. Bovendien moet bij de opmaak van een PPS-overeenkomst er over worden gewaakt dat een voor alle partijen realistische risicoverdeling wordt vastgelegd.

Mede ten gevolge van de kredietcrisis is het voor de bedrijven moeilijker geworden om de voor PPS-overeenkomsten noodzakelijke financiering aan te trekken. Als publieke partner bij een PPS moeten we hiermee rekening houden

Het is tenslotte aangewezen om binnen enkele jaren een eerste evaluatie te maken van PPS-overeenkomsten die de afgelopen jaren werden opgestart.

14. Regelgeving: bijkomende of verbeterde regelgeving, herschikken van bevoegdheden

14.1. Werkbare regelgeving voor grote infrastructuurwerken

De realisatie van grote infrastructuurwerken vergt erg veel tijd. Vooral de voorbereidende plannings- en vergunningsfase zijn hiervoor verantwoordelijk. Hierdoor is het onmogelijk geworden om soepel in te spelen op nieuwe behoeften aan transport- en haveninfrastructuur. De procedures voor de opmaak van een plan- en project-MER, de vaststelling van een GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) en het bekomen van de noodzakelijke milieu- en stedenbouwkundige vergunningen vergen enkele jaren. Een betere afstemming tussen deze procedures en een verder doorgedreven samenwerking tussen alle betrokken beleidsdomeinen zijn hierbij belangrijke stappen.

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.

Tenslotte kan een uitzonderingsdecreet dat toelaat met een minimum aan vergunningen (en bijkomende procedures) werken op te starten een oplossing bieden. In dergelijk decreet moet ook de verdere uitbouw van de transportnetwerken verankerd worden.

14.2. Een stevig planningskader scheppen als fundament voor het mobiliteitsbeleid

Het huidige ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft zijn verdiensten gehad. Ondanks het feit dat de diverse doelstellingen anno 2008 nog altijd even actueel zijn, is het plan op niveau van de maatregelen aan actualisatie en bijstelling in functie van nieuwe inzichten toe. Als zodanig biedt het geen voldoende basis meer om het toekomstige mobiliteitsbeleid te sturen. De opmaak van een nieuw of geactualiseerd Mobiliteitsplan Vlaanderen voor de komende tien jaar is daarom een noodzaak. Het mobiliteitsdecreet⁴⁴ bepaalt het kader, de procedure en de timing van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Gelet op het feit dat dit plan, volgens het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid dat op 11 maart 2009 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, uiterlijk op 31 december 2010 moet worden vastgesteld, dient de opmaak ervan te beginnen bij de start van de nieuwe legislatuur. Ter voorbereiding van dit plan werd al gestart met de opmaak van ontwikkelingsscenario's voor de lange termijn (2040) en het uitwerken van mogelijke implementatiepaden om te komen tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. Conform een resolutie van het Vlaamse Parlement dient het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen te vertrekken vanuit een lange termijnvisie op duurzame mobiliteit. Aansluitend wordt een voorstel van indicatief actieplan uitgewerkt met bijhorende maatschappelijke kosten-batenanalyse. Er wordt gestreefd naar een goede afstemming en wisselwerking tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en beleidsplannen

⁴⁴ Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid d.d. 20 maart 2009

uit andere beleidsdomeinen, waarbij in eerste instantie afstemming wordt gezocht met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de milieubeleidsplanning.

Het mobiliteitsdecreet bepaalt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen het kader vormt voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Wil men de slagkracht (effectiviteit) van het mobiliteitsbeleid verhogen dan dienen de nodige stappen te 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 dienen bijgevolg te worden uitgewerkt. Hiervoor werd reeds een eerste oefening opgestart.

14.3 Wegendecreet

Om de taken van wegbeheerder te optimaliseren en met voldoende rechtzekerheid uit te voeren (zowel voor de weggebruiker, de burger, de omwonende, als voor de wegbeheerder zelf) is er nood aan een decretale onderbouwing. Deze dient de Vlaamse gewestwegbeheerder te ondersteunen bij de werkzaamheden. Zo is bijvoorbeeld het statuut van het instrument ‘streefbeelden’ niet eenduidig vastgelegd. Ook dient verder gewerkt worden aan eenduidige kaders voor inrichtingsprincipes.

14.4. Havendecreet

Een aantal jaren terug werd het havendecreet van kracht. Dit decreet heeft zeker al zijn meerwaarde – de verhouding tussen de havenbedrijven en het Vlaams Gewest regelen – bewezen. Het decreet kan nu – na toepassing ervan gedurende 10 jaar – grondig geëvalueerd worden. Dit moet, waar mogelijk, leiden tot vereenvoudiging van het decreet.

14.5. Scheepvaartdecreet

Met het oog op duidelijkheid en transparantie en teneinde de versnipperde regelgeving te groeperen en in overeenstemming met de internationale normen ter zake te brengen, streven we naar de opmaak van een scheepvaartdecreet waardoor ook effectief een correcte handhaving kan worden ontwikkeld. Het decreet moet ook de continuïteit van de scheepvaartfunctie op de bevaarbare waterlopen verankeren en vrijwaren.

14.6. Decreet Integraal Waterbeleid (DIWB)

Het DIWB van 18 juli 2003 creëert het juridisch en organisatorisch kader waarbinnen het waterbeleid in Vlaanderen zal gevoerd worden. Het DIWB biedt eveneens de decretale basis voor de omzetting van de Europese kaderrichtlijn Water in Vlaanderen.

Voor de uitvoering van het DIWB is een open samenwerking in de operationele overleg- en coördinatiestructuren van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) en de bekkens nodig. Aangezien deze structuur al enkele jaren bestaat is het opportuun deze structuur te evalueren en indien aangewezen een herziening van de taakverdelingen en/of de structuur voor te stellen.

14.7. Zeeweringsdecreet.

Om de realisatie, het behoud en de bescherming van de zeewering te regelen is er nood aan een decretale onderbouwing. Om de Vlaamse kustbeheerder te ondersteunen bij werkzaamheden in kader van de zeewering dienen de nodige juridische instrumenten decretaal verankerd te worden, waarbij rekening gehouden wordt met aspecten als waarborgen van veiligheid, toekomstige ontwikkelingen, ecologische weerslag, economische functie, woon- werk- en recreatieklimaat.

15. Samenwerking binnen Vlaamse overheid en met andere overheden

15.1. Convenantenbeleid

Vele problemen kunnen enkel worden opgelost door een constructieve samenwerking tussen de beleidsniveaus en de beleidsdomeinen. De invoering van het convenantbeleid is een voorbeeld van geïntegreerd werken waarbij een positieve overlegcultuur werd ontwikkeld. De invoering van het mobiliteitsconvenant vormde een stijlbreuk waarbij de hogere overheid de samenleving niet meer eenzijdig gaat aansturen, maar waarbij de lokale overheden betrokken worden bij de ontwikkeling en uitvoering van de doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De basisfilosofie is het streven naar een globale en gecoördineerde visie op mobiliteit. Uit de praktijk is gebleken dat de verschillende overlegstructuren die in dit kader werden uitgebouwd een belangrijke bijdrage hebben geleverd in zowel de draagvlakverwerving voor het beleid als in de betere afstemming van middelen en projecten. De stappen die in deze richting werden gezet moeten dan ook verder geoptimaliseerd worden.

15.2. Beleidsafstemming en -integratie tussen beleidsdomeinen

Ook de samenwerking tussen de verschillende beleidsdomeinen wordt steeds belangrijker. De samenwerking met bijvoorbeeld het beleidsdomein Onderwijs en Vorming vormt een uitstekend fundament om op lange termijn duurzame verbeteringen te realiseren. Het is wenselijk dat deze samenwerking, gecontinueerd en versterkt wordt om educatieve activiteiten, nodig voor het verhogen van de verkeersveiligheid, verder te kunnen uitwerken.

Ook het ruimtelijk beleid heeft een invloed op de mobiliteit. Het is daarom belangrijk dat de mobiliteitseffecten van nieuwe relevante projecten en plannen pro-actief in kaart worden gebracht aan de hand van een mobiliteitseffectenrapport dat kan worden opgemaakt n.a.v. een ruimtelijk uitvoeringsplan of een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning.

Eerder werd reeds gewezen op de belangrijke effecten van de vervoerssector op milieu en natuur. Het is daarom aangewezen om in overleg met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) verder na te gaan hoe deze effecten kunnen worden teruggedrongen of gecompenseerd en dit met respect voor elkaars beleidsdoelstellingen.

Met het decreet bestuurlijk beleid van 18 juli 2003 kregen de departementen en de agentschappen voor hun specifieke materies een belangrijke rol inzake beleidsvoorbereiding, -opvolging en evaluatie. In de praktijk werden evenwel heel wat van deze beleidsondersteunende taken ook uitgevoerd door medewerkers op de ministeriële kabinetten. Een betere en heldere taakverdeling tussen kabinetten, departementen en agentschappen moet dubbel werk voorkomen en leiden tot een meer efficiënte beleidsvoorbereiding, -opvolging en evaluatie. De departementen kunnen na overleg met de agentschappen nog meer dan dit tot op heden gebeurde en waar dit aangewezen zou zijn, zorgen voor een beleidsafstemming binnen het eigen beleidsdomein en tussen beleidsdomeinen. Het feit dat de bevoegdheden inzake mobiliteit en openbare werken tijdens de afgelopen legislatuur verspreid zaten over drie ministers heeft de beleidsafstemming door het departement niet vereenvoudigd.

15.3. Beleidsafstemming tussen de verschillende bestuursniveaus

Ook een samenwerking en beleidsafstemming tussen de verschillende bestuursniveaus is belangrijk. In de huidige context zitten bijvoorbeeld de voor verkeersveiligheid relevante bevoegdheden verspreid over diverse instanties op zowel federaal, Vlaams, provinciaal als lokaal niveau. Met de verschillende betrokken actoren moet ervoor gezorgd worden dat de keten van educatie,

engineering en enforcement op alle onderdelen op een geïntegreerde wijze is uitgebouwd. Zo kunnen synergetische effecten ontstaan. Om tot een dergelijke afstemming en synergie te komen is zowel een overleg op ministerieel niveau noodzakelijk voor het eenduidig vastleggen van de prioriteiten als een overlegplatform op administratief niveau dat instaat voor het stroomlijnen van de verschillende initiatieven.

15.4. Samenwerking tussen de Vlaamse havens

Een samenwerking tussen de Vlaamse havens levert een win-win situatie op voor alle betrokken partijen, en zet de Vlaamse havens op de kaart in het buitenland. Deze samenwerking kan plaatsvinden op meerdere vlakken. Zo kan gewerkt worden rond de promotie van de havens, rond het vergroten van het maatschappelijk draagvlak en het verzorgen van een gemeenschappelijke hinterlandstrategie. Het project Flanders Port Area is een belangrijke stap in de richting van zo'n samenwerking.

15.5. Europese Unie (EU)

Door de EU worden inzake mobiliteit belangrijke beleidskeuzes gemaakt. De belangrijkste actuele thema's zijn goederenlogistiek, stedelijk vervoer, vergroening van de transportsector, intelligente transportsystemen, eurovignetrichtlijn, veiligheidbeheer van de TEN netwerken en internalisering van externe kosten.

De Europese regelgeving wordt meer en meer op een geïntegreerde manier benaderd waardoor de verwevenheid met andere beleidssectoren zoals milieu, natuur, klimaat en energie sterker wordt. Het is daarom belangrijk dat het beleidsdomein MOW, ter voorbereiding van de Vlaamse standpuntbepalingen met betrekking tot deze actuele EU dossiers, strategische en geïntegreerde visies ontwikkelt. Maar ook een beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking, in de eerste plaats met het beleidsdomein LNE zal in de volgende regeerperiode verder moeten gestimuleerd worden. Tijdens de volgende regeerperiode moet er werk worden gemaakt van een gestructureerd samenwerkings- en overlegmodel tussen de federale overheid en de gewesten om de standpuntbepalingen efficiënt en op een geïntegreerde wijze te coördineren en de omzetting van EU-regelgeving tijdig te realiseren. Het gebrek aan een dergelijk model wordt momenteel als het voornaamste pijnpunt in de Europese samenwerking ervaren.

In de tweede helft van 2010 zal België volgend op het Spaanse en voorafgaand aan het Hongaarse voorzitterschap (teamvoorzitterschap) samen met Hongarije en Spanje het Europese Voorzitterschap waarnemen. Vlaanderen moet bij de voordracht van de beleidsthema's die aan bod zullen komen haar belangen verdedigen en kunnen wegen op het Europese besluitvormingsproces.

De grote thema's die zich aandienen zijn: goederenlogistiek, binnenvaart, stedelijk vervoer, verkeerveiligheid en vergroening van de transportsector waarbij intelligente transportsystemen een belangrijke rol zullen spelen. De grote uitdaging zal er in bestaan om het Vlaamse transportluik in 2009 terdege voor te bereiden en uit te werken om Vlaanderen tijdens het voorzitterschap innoverend en mobiliteitsgericht op de Europese kaart te plaatsen.

De Vlaamse overheid speelt vaak een trekkersrol voor het bekomen van financiële middelen via Europese subsidiemogelijkheden zoals bijvoorbeeld de programma's 'Motorways of the Sea' en 'Easy Way'. Deze sturende rol moet blijvend opgenomen worden.

15.6. Samenwerking met andere gewesten en buurlanden

Een intensieve samenwerking met de andere gewesten en met onze buurlanden is noodzakelijk en steeds een prioriteit geweest voor Vlaanderen. Talrijke dossiers zoals de herinrichting van de ring rond Brussel (R0), de Seine-Schelde verbinding, de Scheldeverdieping, de Gemeenschappelijke Maas, de IJzeren Rijn, grensoverschrijdende rerouting en de Europese Kaderrichtlijn en Overstromingsrichtlijn steunen op sterke multilaterale en bilaterale relaties met o.a. Nederland en Frankrijk.

Het beleidsdomein MOW zal meewerken aan het internationaal beleid met aandacht voor de volgende prioritaire internationale organisaties: Internationaal Maritime Organisation (IMO), Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), Benelux, Economische Raad voor Europa (UNECE-VN), Donaucommissie, Internationale Hydrografische Organisatie (IHO), en Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO), Vlaams Nederlandse Scheldecommissie (VNSC), Internationale Scheldecommissie (ISC), Internationale Maascommissie (IMC), Vlaams Nederlandse Bilaterale Maascommissie (VNBM).

16. Kennis en innovatie

16.1. Nood aan kennisopbouw en beleidsmonitoring

Tot op heden bestaat er voor mobiliteit geen centrale 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 hiervoor noodzakelijk data te verzamelen of te genereren, maar tegelijk ook het kennisbeheer te professionaliseren. Een degelijk monitoring- en evaluatiesysteem is hierbij een belangrijk middel om kennisopbouw te realiseren en om de effectiviteit van het gevoerde beleid te maximaliseren. Voor het kennisbeheer is een degelijk informaticasysteem noodzakelijk en moeten tussen alle actoren duidelijke afspraken worden gemaakt.

De kennis met betrekking tot wegen- en waterbouw, telematica, projectwerking, studies en kwaliteitsbewaking wordt door het beleidsdomein MOW verzameld, beheerd en ter beschikking gesteld. Een afstemming met de kennisopbouw over mobiliteit is hierbij aangewezen.

Gelet op de vergrijzing van een deel van de overheidsadministratie wordt een bijzondere inspanning geleverd om kennisoverdracht naar nieuwe medewerkers te bevorderen.

16.2. Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

DVM kan maar adequaat worden ingezet wanneer naast een accurate kennis van de actuele situatie, onder meer bepaald door snelheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en dekkingsgraad van de vergaarde informatie, ook de nodige kennis en inzicht aanwezig is om de meest gepaste beschikbare maatregelen in te zetten en de meest doeltreffende instrumenten uit te bouwen. Naast het online verwerven van actuele verkeersgegevens zijn het analyseren van historische gegevens en inzicht in de niet online meetbare eigenschappen van het verkeer nodig om extrapolaties te kunnen maken naar de nabije en verdere toekomst. Deze zijn respectievelijk van belang voor de sturing van het verkeer en voor de planning en de beleidsondersteuning.

Om DVM ook op het onderliggende wegennet te kunnen uitrollen, zullen we beroep moeten doen op innovatieve technologieën, processen en samenwerkingsverbanden.

Bij de uitbouw van het DVM willen we onderzoeken hoe nieuwe technologie kan worden aangewend. Zo wordt onderzocht hoe het voertuigenpark enerzijds actief kan worden betrokken bij het inwinnen van verkeersgegevens en hoe het anderzijds kan worden uitgerust met telematica om snelheidsadviezen en trajectaanbevelingen rechtstreeks bij de chauffeur te krijgen. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar technologische oplossingen maar wordt ook nagegaan hoe partnerships kunnen worden opgezet tussen de overheid en private partijen. Externe stakeholders kunnen ook een belangrijke rol vervullen bij de ontwikkeling van veiligheidssystemen en informatievoorziening.

16.3. Zoetwatersysteemkennis

Er moet op een gestructureerde manier gewerkt worden aan het behoud en het vergroten van de kennis over watersystemen onder de vorm van een steunpunt water. Rond de beschikbare infrastructuur en gegevens wordt een netwerk van de beschikbare kennis binnen en buiten de overheid gevormd. Dit steunpunt speelt een rol onder meer voor het uitvoeren van studies,

beleidsadvisering, voorspelling van en ondersteuning bij rampen (zoals overstromingen of watertekorten), onderzoek voor het voorkomingsbeleid op het gebied van bodemerosie en slibvorming en monitoring. Er moet een Vlaams informatie- en documentatiecentrum zoetwatersysteemkennis komen – naar analogie met het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) – en dit onder de koepel van de coördinatiecommissie integraal waterbeleid. Dit zal op projectbasis worden gerealiseerd. Ook het geïntegreerde onderzoeksprogramma Water dient te worden verdergezet. En voor het ontwikkelen en opvolging van maatregelen om alle toegekende functies te vrijwaren worden kwalitatieve en kwantitatieve metingen binnen het watersysteem en de waterketen uitgevoerd, die op een uniforme, transparante manier (portaal) voor verschillende gebruikers ter beschikking gesteld worden.

16.4. Kennis opbouwen inzake waterbouw

Kennis zal verder worden opgebouwd en beheerd met het oog op ontwerp en exploitatie van optimale, veilige en betrouwbare waterbouwkundige infrastructuur. Deze knowhow dient van internationaal niveau te zijn, zodat ze niet alleen ten dienste kan staan van de Vlaamse mobiliteit, maar ook van internationale projecten waarin Vlaamse bedrijven betrokken zijn. Hierbij zullen innovatieve methodes geëxploreerd worden. Door middel van verder onderzoek naar het gedrag van binnenvaartschepen kunnen zo realistisch mogelijke vaarsimulator opleidingen aan de gebruiker worden aangeboden.

16.5. Innovatieve vervoer- en overslagconcepten voor de waterweg

Het optimaliseren en rendabiliseren van het vervoersaanbod op de kleinere waterwegen vraagt om innovatieve vervoer- en overslagconcepten.

Vaak is binnen de sector wel de wil aanwezig om innovatief te denken en te handelen maar vormen externe factoren een drempel die dit tegenhoudt. Innovatie in de binnenvaart dient daarom gestimuleerd, gefaciliteerd en waar nodig ondersteund te worden en dit zowel op het vlak van de scheeps(ver)nieuwbouw en –aanpassing als op het vlak van het ontwikkelen van aangepaste overslag- en goederenbehandelingstechnieken.

Een nichemarkt waarin de binnenvaart een belangrijke rol kan spelen vormt het vervoer van pallets. Proefvaarten hebben de potenties van dergelijk vervoer aangetoond. De stap van het uitvoeren van proefvaarten naar een duurzame modal shift van palletgoederen dient gefaciliteerd te worden. Dit kan bijvoorbeeld door het ondersteunen van de clustering van deze stromen teneinde over voldoende kritisch volume te beschikken om het transport op een rendabele wijze te organiseren.

Een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de mobiliteit in stedelijke agglomeraties en aan de vermindering van de fijnstof-problematiek, kan mogelijk worden gevonden in het opzetten van alternatieve vormen van stadsdistributie voor stukgoederen waarbij de binnenvaart als onderdeel van de keten wordt ingeschakeld.

Voor kleinere waterwegen wordt 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.

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

16.6. Innovatief aanbesteden

De kennis en expertise evolueert voortdurend. Door middel van innovatief aanbesteden wordt de verdere ontwikkeling en optimalisatie van nieuwe technologieën ondersteund en wordt het toepassen van de meest geschikte technologie gestimuleerd. In 2009, na afronding van de

selectieprocedure, zullen er binnen het beleidsdomein MOW verschillende projecten worden opgestart.

Onder andere de wetgeving overheidsopdrachten bevat een aantal belangrijke beperkingen voor het meer veralgemeend innovatief aanbesteden.

16.7. Verruiming, bestendinging en valorisatie van specifieke knowhow

Er zal worden onderzocht hoe en onder welke voorwaarden de bestaande technisch ondersteunende dienstverlening kan worden uitgebreid naar andere klanten, binnen en buiten de Vlaamse overheid. Aan klanten buiten de overheid zouden de kosten kunnen worden aangerekend, op dezelfde wijze als voor het beheer van kunstwerken. Dit impliceert wellicht voor het ministerie de oprichting van een 'Eigen Vermogen'.

De mogelijkheden zullen worden onderzocht voor de oprichting van een spin-off bedrijf, samen met de private sector, waarin nieuwe toepassingen of verbeteringen ontwikkeld worden en naderhand gecommercialiseerd.

16.8. Internationaal uitdragen van onze knowhow inzake mobiliteit en burgerlijke bouwkunde

Bij tal van internationale organisaties vertegenwoordigen Vlaamse ambtenaren de Vlaamse overheid en dragen ze bij tot het tot stand komen van internationale inzichten, afstemmingen en normeringen met betrekking tot de materies mobiliteit en openbare werken. Op die wijze dragen zij de eigen Vlaamse kennis niet alleen uit maar zorgen zij er voor dat de Vlaamse concepten passen in deze internationale ontwikkelingen.

Meerdere ambtenaren vervullen daarbij een zeer prominente rol als voorzitter, als secretaris of als organisator en geven daardoor een grote uitstraling aan het beeld van Vlaanderen in het buitenland. Dit komt uiteindelijk zowel de valorisatie van de eigen knowhow als het participeren of zelf uitvoeren van buitenlandse projecten door Vlaamse bedrijven ten goede. In het bijzonder denken we hierbij bijvoorbeeld aan de PIANC⁴⁵ en PIARC⁴⁶ waar de Vlaamse overheid een prominente en actieve rol speelt.

Aangezien deze vertegenwoordigingen en opdrachten drukken op de eigen personeelskaders en werkingsbudgetten van de entiteiten zullen de nodige extra budgetten vrijgemaakt worden om deze taken naar de toekomst toe blijvend te kunnen verzekeren en zelf te doen toenemen.

Tot slot willen we erop wijzen dat het wenselijk is om de expertise van het beleidsdomein MOW via de vzw FITA beschikbaar te blijven stellen aan Vlaamse bedrijven die projecten uitvoeren in het buitenland.

17. Energie

17.1. Energiebesparing

De bestaande gebouwen in eigen beheer worden zo energiezuinig mogelijk ingericht, bijvoorbeeld door gebruik te maken van geschikte isolatie, zonnepanelen en zonneboilers. Ook wordt gestreefd naar een maximaal hergebruik van regenwater.

Niet alleen de weggebruiker en de schepen moeten worden gestimuleerd om zich op een zo energiezuinig mogelijke wijze te verplaatsen. Ook de wegbeheerder die een grootverbruiker van energie is moet zijn energieverbruik beperken. Energiebesparing kan ondermeer bekomen worden

⁴⁵ PIANC: Permanent International Association for Navigation Congresses

⁴⁶ PIARC: World Road Association

door een uitgebreidere toepassing van LED-technologie (Light Emitting Diode) voor verkeerslichten, door gebruik te maken van retroreflecterende borden en door de aanpassing van het vermogen van rijstrooksignalisatie en variabele signalisatie langs gewestwegen. De investeringen in de energiebesparing verdienen zich op een paar jaar terug maar vergen de volgende jaren bijkomende budgettaire middelen.

17.2. Hernieuwbare energiebronnen

Het beleidsdomein MOW kan ook bijdragen tot het realiseren van de Vlaamse doelstellingen m.b.t. de productie van duurzame energie op basis van hernieuwbare energiebronnen.

Om de scheepvaart en de andere functies van het Albertkanaal maximaal te blijven garanderen in periodes van lage afvoeren zullen op de sluiscomplexen van het Albertkanaal pompinstallaties worden gebouwd die het waterverbruik van het kanaal significant reduceren. Deze installaties zullen bij voldoende wateraanvoer ook als waterkrachtcentrale kunnen werken. De mogelijkheden van waterwegen voor het opwekken van energie uit waterkracht dienen in de toekomst verder onderzocht te worden.

Lijninfrastructuren lenen zich ook voor het oprichten van windturbines. Ook hier moeten deze mogelijkheden in de toekomst worden aangewend, voor zover dit de andere functies van de lijninfrastructuur niet hypothekeert.

De Vlaamse overheid wil een duurzame aanwending van bermmaaisel en houtsnippers verder ontwikkelen.

18. Verdere staatshervorming

In 2004 werden in de bijdrage van de Vlaamse administratie aan het regeerprogramma een reeks aanbevelingen voor een verdere staatshervorming geformuleerd. Verschillende elementen uit de vroegere bijdrage aan het regeerprogramma zitten, in een of andere vorm, in de eerste fase van de staatshervorming die nu wordt voorbereid. De formulering en de inhoudelijke afbakening is hierin evenwel niet altijd zo verregaand en/of duidelijk als de aanbevelingen van 2004. Zeker voor wat de wegen betreft (o.a. problematiek uitzonderlijk vervoer, reglementeringsbevoegdheid, handhavingsbevoegdheid, ...) gaan deze voorstellen onvoldoende ver. De verkeersreglementering wordt hierin niet volledig overgedragen en leidt niet tot een betere homogenisering van de bevoegdheden inzake wegen en verkeer. Wij blijven daarom aandringen op een volledige overdracht van de verkeersreglementering.

Wat in het bijzonder de waterwegen betreft, moeten de Gewesten voor hun specifieke verkeersveiligheidsproblematiek aanvullende regels kunnen uitdiepen aangaande verkeersreglementering en regels van algemene politie. Met het oog op meer homogene bevoegdheidspakketten en noodzakelijke hefboomen voor een beter bestuur, streven we er daarom naar om de volledige reglementering in verband met de binnenvaart over te hevelen.

Verder moet in het kader van de homogenisering van bevoegdheden gestreefd worden naar bijkomende bevoegdheidsoverdrachten zoals onder andere de zeevaart, de zeegebieden die nu onder de rechtsbevoegdheid van België vallen, de onteigeningsbevoegdheid, de reglementering in verband met de binnenvaart, het regionale treinreizigersvervoer en de inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein.

BIJLAGE 1: DOCUMENTAIR GEDEELTE

1. Budgettaire massa van het beleidsdomein

* bedragen gebaseerd op begroting 2009

Departement Mobiliteit en Openbare Werken x1000 euro*

Specifieke aankopen en werkingskosten TOD	4.400
Luchthavens	13.500
Deelname kapitaal Luchthavenmaatschappijen	22.000
Algemeen infrastructuur en verkeersbeleid	24.950
Maritieme toegang en haven- en waterbeleid	370.050
Kapitaalparticipatie BAM	41.100
Investerings co- en préfinanciering NMBS	26.000

Agentschap Wegen en Verkeer

algemene uitgavenbegroting (voornamelijk onderhoud wegen en elektromechanische uitrusting langsheen de wegen)	168.260
Vlaams Infrastructuurfonds (investeringswerken en structureel onderhoud)	376.412
FFEU (Financieringsfonds voor éénmalige Investeringsuitgaven) – project ‘wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken’:	100.000

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust

Kosten

Werkingskredieten + personeelskosten	138.774
Investeringskredieten	53.042
Onderhoudskredieten	24.096
Subsidies havenkapiteindiensten	18.556

Opbrengsten

95.000

Waterwegen en Zeekanaal NV

Bruggen	17.777
Automatisatie	1.098
Modernisering waterwegen	49.663
Recreatieve infrastructuur	4.535
Bevordering binnenvaart	8.355
In stand houden van het patrimonium	12.183
Baggerwerken	6.375
Waterbeheersing	
Sigmaplan	28.480
Waterlopen	4.205
RIS	1.678
Studies en consultancy	3.055
Diversen	2.745

NV De Scheepvaart

Bruggen	10.200
Automatisatie	900
Modernisering waterwegen	5.970
Recreatieve infrastructuur	500
Bevordering binnenvaart	7.325
In stand houden van het patrimonium	14.300
Baggerwerken	5.100
Waterbeheersing	4.563
RIS	1.060
Studies en consultancy	1.3005
Diversen	7.256

De Lijn

** bedragen gebaseerd op begroting 2008

**

Opbrengsten

Netto-vervoerontvangsten	131.911
Andere bedrijfsopbrengsten	12.535
Toelagen	803.430

Kosten

Personeelskosten	455.380
Personeel buiten exploitatie	- 2.653
Verbruiken	19.648
Brandstoffen	43.153
Elektrische energie	7.563
Exploitanten	250.882
Leerlingenvervoer	55.534
Goed&diensten, andere kost	59.110
Afschrijving&waardever. voorr	30.129
Verzekeringen	11.426
Financiële kosten	11.684
Te affecteren ontvangsten	5.990

2. Wettelijk kader

Wetten en Koninklijke Besluiten:

- Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;
- Wet van 9 augustus 1948 houdende wijziging van de wetgeving inzake wegen;
- Wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen;
- Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer;
- Koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen;
- Koninklijk besluit van 14 december 1959 waarbij regelen worden gesteld op het aanplakken en reclame maken;

Decreten:

- Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid
- Decreet van 18 december 1992 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1993, inzonderheid art 40 – 43bis (hoofdstuk V, afd. 3);
- Decreet van 19 december 1998 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 1999;
- Decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants;
- Decreet van 7 juli 2006 houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen;
- Subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en mobiliteitsprojecten
- Decreet van 6 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens
- Decreet van 30 juni 2006 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassingen van de begroting 2006 Hoofdstuk XIII. - Oprichting van een Pendelfonds
- Decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij, gewijzigd bij de decreten van 18/12/1992, 20/12/1996, 18/05/1999, 17/07/2000, 08/12/2000, 22/12/2000 en 06/07/2001
- Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen
- Decreet 2 april 2004 betreffende de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, en houdende wijziging van het decreet van 31 juli 1990 tot oprichting van de Vlaamse Vervoermaatschappij (B.S. 04/06/04)
- Decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman
- Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en het decreet houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens en houdende wijziging van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 30 april 2009.
- Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
- Decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, zoals gewijzigd bij de decreten van 16 juni 2006 en 25 mei 2007.
- Decreet van 4 mei 1994 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht.
- Decreet van 2 april 2004 betreffende het publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen en Zeekanaal, naamloze vennootschap van publiek recht.

- Decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijke vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart.
- Decreet van 19 december 2008 betreffende de River Information Services op de waterwegen.
- Decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem en de wijziging, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 30 april 2009.
- Decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen, goedgekeurd door het Vlaams Parlement op 30 april 2009.

Besluiten van de Vlaamse regering

- Besluit van de Vlaamse regering van 19 juli 2002 betreffende het geregeld vervoer, de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het vervoer voor eigen rekening en het ongeregeld vervoer (B.S. 31/08/2002) - erratum (B.S. 26/09/2002)
- Besluit van de Vlaamse regering van 29 november 2002 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest (B.S. 23/01/2003)
- Besluit van de Vlaamse regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement (B.S. 24/01/2003)
- Besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (B.S. 19/09/2003), erratum (B.S.10/10/2003)
- Besluit van de Vlaamse regering van 12 september 2003 betreffende de rapportering over het personenvervoer over de weg (B.S.01/12/2003)
- Besluit van de Vlaamse regering van 30 april 2004 tot vaststelling van de statuten van de Vlaamse Vervoersmaatschappij- De Lijn (B.S. 11/06/2004)
- Besluit van de Vlaamse regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en tarieven van de Vlaamse Vervoersmaatschappij- De Lijn (B.S. 20/07/2004)
- Besluit van de Vlaamse regering van 28 mei 2004 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder (B.S.12/07/2004)
- Besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 betreffende het financiële en materiële beheer van de dienst met afzonderlijk Beheer Linkerscheldeover;
- Besluit van de Vlaamse regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken;
- Besluit van de Vlaamse regering van 21 maart 2003 tot bestrijding van de schade aan het wegdek door gewichtsoverschrijding;
- Besluit van de Vlaamse regering van 10 oktober 2003 met betrekking tot de regeling van de delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de hoofden van de intern verzelfstandigde agentschappen van de Vlaamse Overheid;
- Besluit van de Vlaamse regering van 7 oktober 2005 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoonlijkheid 'Agentschap Infrastructuur'; + 14 november 2007. - Besluit van de Vlaamse regering houdende wijziging van de benaming van het Agentschap Infrastructuur in het Agentschap Wegen en Verkeer
- Besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2005 betreffende de geografische indeling van watersystemen en de organisatie van het integraal waterbeleid in uitvoering van titel I van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid
- Besluit van de Vlaamse Regering van 30/01/2009 tot vaststelling van de bekkenbeheerplannen en de deelbekkenbeheerplannen

- Besluit van de Vlaamse regering van 4 juni 2004 houdende de omschrijving van de territoriale bevoegdheid van Waterwegen en Zeekanaal, laatst gewijzigd op 07/09/2007.
- Besluit van de Vlaamse regering van 4 juni 2004 houdende de omschrijving van de territoriale bevoegdheid van De Scheepvaart.
- Besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 tot uitvoering van het RIS-decreet
- Besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 houdende de omzetting van de richtlijnen 2008/87/EG en 2008/59/EG tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen

Verdragen:

- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaamse Gewest tot herziening van het reglement ter uitvoering van artikel IX van het Traktaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Traktaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), ondertekend in Middelburg op 11 januari 1995
- Verdrag tussen het Vlaamse Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005
- Verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest enerzijds, en het Koninkrijk der Nederlanden anderzijds, inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium van 21 december 2005.
- Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium van 21 december 2005.
- Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende inzake de afvoer van het water van de Maas, ondertekend in Antwerpen op 17 januari 1995.
- Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven van 21 december 2005.
- Traktaat (Scheidingsverdrag) tussen Nederland en België van 19 april 1839
- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België van 13 mei 1963 inzake de Schelde-Rijn-verbinding.
- Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België van 20 juni 1960 betreffende de verbetering van het Kanaal Gent-Terneuzen.
- Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996

Europese regelgeving:

- Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2005 ‘inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï’ is omgezet in deel 2 van VLAREM II via het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005.
- Europese richtlijn 2006/38/EG van 17 mei 2006 tot wijziging van Richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuur-voorzieningen aan zware vrachtvoertuigen
- Europese richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader van communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid.
- Europese richtlijn 2007/60/EG van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2007 over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's
- European Agreement on main inland waterways of international importance (AGN) (ontwikkeld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE))
- Code Européenne des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI) ontwikkeld door de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE)

- Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996. Deze beschikking bepaalt de waterwegen die deel uitmaken van het TEN – waterwegen en legt de minimale technische kenmerken vast waaraan dit netwerk dient te beantwoorden.
- Europese richtlijn van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (Richtlijn 2005/44/EG)

3. Ambtelijke organisatie

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ondersteunt de minister(s) actief bij de beleidsvoering, de beleidsvoorbereiding en -evaluatie en dit zowel voor mobiliteit en verkeersveiligheid als voor investering, beheer en exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur. Het departement ondersteunt de minister(s) tevens bij de evaluatie van de beleidsuitvoering en voor de bijsturing van het beleid of voor de aansturing van de agentschappen.

Naast deze beleidsondersteunende opdrachten verstrekt het departement management-ondersteunende diensten en juridische ondersteuning aan de beide IVA's en aan alle DAB's. Het departement coördineert tevens de rapportering over personeelszaken, facilitair management, ICT, boekhouding, begroting en juridische aangelegenheden voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het departement is verantwoordelijk voor het beheer van het Vlaams Infrastructuurfonds. Daarenboven verstrekt het departement technisch ondersteunende diensten aan het beleidsdomein, andere beleidsdomeinen en derden.

Het departement neemt het voortouw in de visievorming omtrent de uitbouw van het Dynamisch Verkeersmanagement in Vlaanderen en staat in voor de exploitatie ervan.

Tenslotte heeft het departement nog een aantal taken van beleidsuitvoering uit die niet aan de agentschappen toevertrouwd zijn. Zo staat de afdeling Maritieme Toegang in voor het beheer en de exploitatie van de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens. De afdeling Luchthavenbeleid superviseert de uitrustingen en de uitbating van de Vlaamse luchthavens.

Aantal personeelsleden: 890 VTE

Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer is belast met het aanleggen, herinrichten, uitrusten en onderhouden van wegen voor autoverkeer, vrachtvervoer, fiets- en voetgangersvoorzieningen en voorzieningen voor andersvaliden. Het agentschap beheert en exploiteert deze infrastructuur met inbegrip van het uitreiken van vergunningen en het verstrekken van adviezen voor vestigingen naast die infrastructuur. Als wegbeheerder zorgt het agentschap voor de afwikkeling en de sturing van het verkeer en het vervoer over de gewestwegen. Tenslotte verstrekt het agentschap advies over de structuren, materialen en elementen die gebruikt worden in de wegenbouw en bij het uitvoeren van proeven en staat het in voor het ontwerpen, aanleggen, onderhouden, beheeren en technisch exploiteren van elektromechanische en telematica-uitrustingen.

Aantal personeelsleden: 1554 VTE

Agentschap voor Maritiemediensverlening en Kust

Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust verzekert een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. De DAB Loodswezen staat in voor het loodsen en het beloodsen van schepen en verleent nautisch advies. De DAB Vloot is de reder van de Vlaamse Overheid. De vaarwegmarkering gebeurt door deze dienst. Hij organiseert ook de inzet en exploitatie van de "Search en Rescue"-schepen. De afdeling Scheepvaartbegeleiding begeleidt schepen vanaf de wal en levert talloze diensten aan de scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is het unieke meldpunt voor ongevallen op zee en is verantwoordelijk voor de verdere afhandeling ervan. De afdeling Kust beveiligt de bevolking en het patrimonium tegen stormvloed en overstromingen. Duurzaamheid en een integrale aanpak worden hierbij hoog in het vaandel gedragen.

Het agentschap verzorgt het integrale beheer van de kustzone met kustverdediging tegen stormen, beheer van stranden en duinen, beheer van de infrastructuur van de kustjachthavens en visserhavens.

Tenslotte wordt door het agentschap hydrografische en hydrometeorologische diensten verleend.

Aantal personeelsleden: 1270 VTE

Nv De Scheepvaart

Beheersgebied

Albertkanaal – Schelde-Rijnkanaal – kanaal Dessel-Kwaadmechelen – kanaal Bocholt-Herentals – kanaal dessel-Turnhout-Schoten – kanaal naar Beverlo – kanaal Briegden-Neerharen – Zuid-Willemsvaart – Gemeenschappelijke Maas

Opdrachten

- exploiteert de voormelde bevaarbare waterwegen en hun aanhorigheden in de provincies Antwerpen en Limburg en de Gemeenschappelijke Maas, de waterweginfrastructuur en de gronden van het Vlaamse Gewest langs deze waterwegen
- bouwt nieuwe infrastructuur en optimaliseert en onderhoudt de bestaande infrastructuur
- organiseert een vlot en veilig scheepvaartverkeer (binnenvaart, short sea en recreatievaart), met inbegrip van de bediening van sluizen en bruggen
- voert een integraal waterbeheer met voortdurende aandacht voor de multifunctionaliteit van de waterwegen en hun infrastructuur
- voert een commercieel beleid dat gericht is op het stimuleren van het gebruik van de waterwegen in het algemeen en van de binnenvaart in het bijzonder
- draagt zorg voor de waterbeheersing met bijzonder aandacht voor het vermijden van watertekorten en wateroverlast door overstromingen
- verleent vergunningen en concessies voor het gebruik van de waterwegen en hun aanhorigheden

Aantal personeelsleden: 607 VTE

Waterwegen en Zeekanaal nv (W&Z)

Beheersgebied

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de bevaarbare waterwegen in het westelijke en centrale deel van Vlaanderen. Het betreft al de Vlaamse waterwegen gelegen ten zuiden en ten westen van het Albertkanaal en gelegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en een deel van de provincie Antwerpen met uitzondering van het aan het tij onderhevige gedeelte van de IJzer, het kanaal Gent-Terneuzen afwaarts de Meulestedebrug en de vaarroute van de Zeeschelde afwaarts van Wintam.

Opdrachten

- exploiteert de voormelde bevaarbare waterwegen en hun aanhorigheden, de waterweginfrastructuur en de gronden van het Vlaamse gewest langs deze waterwegen;
- bouwt nieuwe infrastructuur en optimaliseert en onderhoudt de bestaande infrastructuur;
- organiseert een vlot en veilig scheepvaartverkeer (binnenvaart, short sea en recreatievaart), met inbegrip van de bediening van sluizen en bruggen;
- voert een integraal waterbeheer met voortdurende aandacht voor de multifunctionaliteit van de waterwegen en hun infrastructuur;
- voert een commercieel beleid dat gericht is op het stimuleren van het gebruik van de waterwegen in het algemeen en van de binnenvaart in het bijzonder;
- draagt zorg voor de waterbeheersing met bijzonder aandacht voor het vermijden van watertekorten en wateroverlast door overstromingen;
- verleent vergunningen en concessies voor het gebruik van de waterwegen en hun aanhorigheden.

Aantal personeelsleden: 900 VTE

Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn organiseert en coördineert de activiteiten die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houden met het gemeenschappelijke openbare stad- en streekvervoer in, vanuit, of naar het Vlaamse Gewest. In dit kader integreert de maatschappij de activiteiten van beleidsvoorbereiding, beheer en ontwikkeling en uitvoering.

De Lijn neemt ook de rol waar van mobiliteitsmakelaar die een toonaangevende rol speelt inzake mobiliteitsmanagement in Vlaanderen.

Aantal personeelsleden: 7838 VTE

4. Indicatoren, kerncijfers, statistisch materiaal

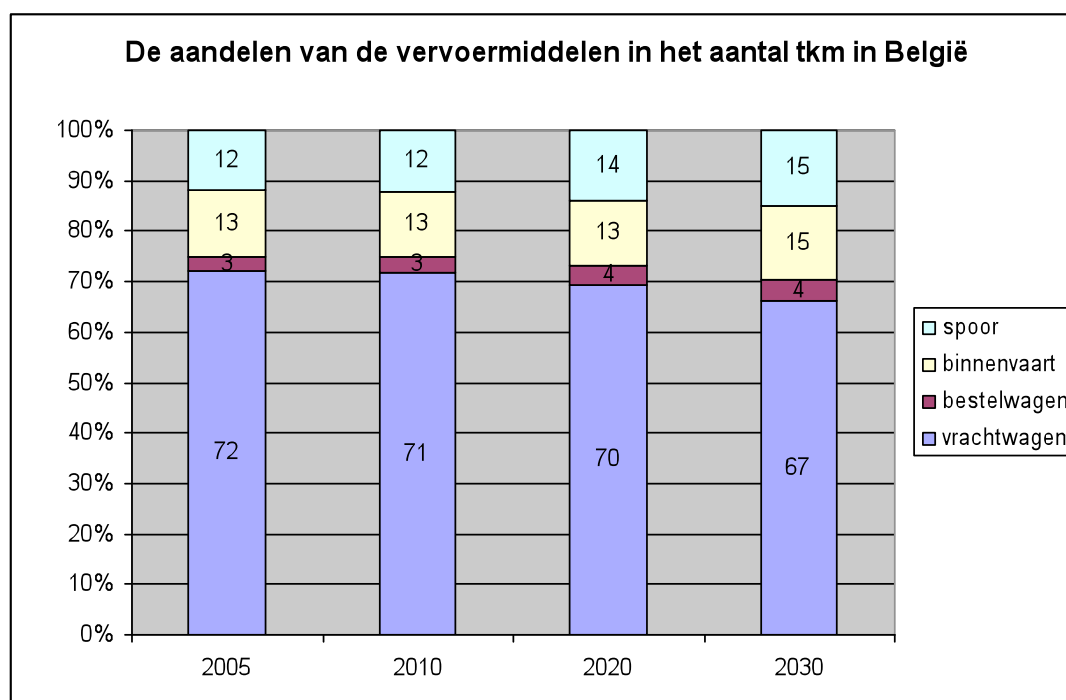
4.1. Modal split goederenvervoer in het Vlaamse Gewest

Modal split goederenvervoer in het Vlaamse Gewest (aandeel %, tonkm)

	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995
Wegvervoer	78,2%	78,0%	78,5%	77,4%	77,7%	78,6%	77,2%	77,9%
Binnenvaart	11,5%	11,8%	12,3%	12,7%	12,6%	12,0%	12,0%	10,5%
Spoor	10,3%	10,2%	9,2%	9,8%	9,7%	9,4%	10,7%	11,7%
miljard tonkm	39,46	38,74	38,23	35,36	34,87	35,19	33,71	27,73

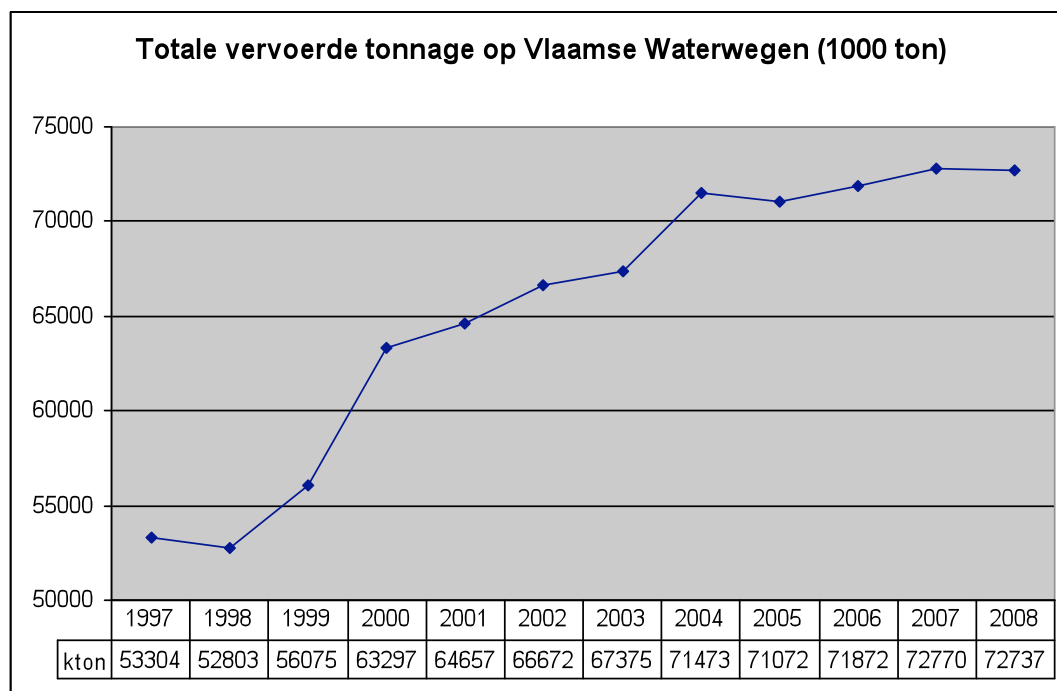
Bron: FOD Economie – Algemene Directie Statistiek, NMBS, PBV

4.2. Prognoses modal split goederenvervoer in België"(% tonkm)



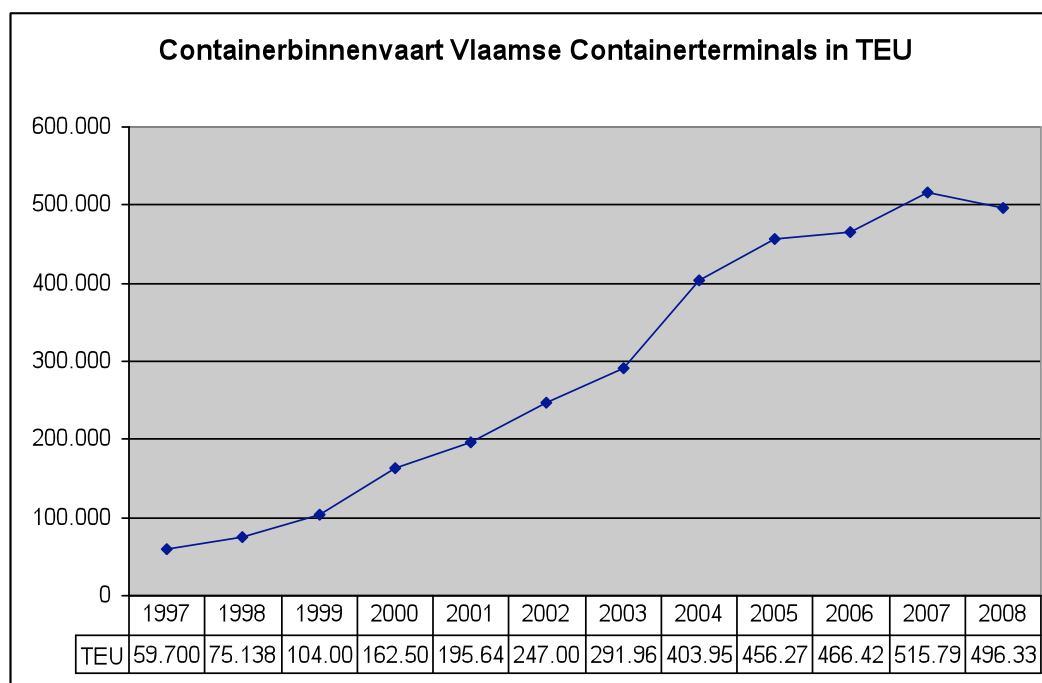
Bron: Nota Langetermijn vooruitzichten voor transport in België, Federaal Planbureau

4.3. Totale vervoerde tonnage op Vlaamse waterwegen



Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen

4.4. Containerbinnenvaart Vlaamse containerterminals



Bron: Promotie Binnenvaart Vlaanderen

4.5. Goederenvolumes Vlaamse zeehavens

Goederenvolumes Vlaamse zeehavens (2007, miljoen ton)

	Antwerpen	Gent	Zeebrugge	Oostende	totaal
droge massagoederen	24,5	17,1	2	1,4	45
vloeibare massagoeder	39,6	2,9	5,9	0	48,4
containers	94,5	0,4	20,2	0	115,1
roll-on-roll-off	8,1	1,9	13	6,4	29,4
conventionele stukgoederen	16,2	2,8	0,9	0,1	20
Totaal	182,9	25,1	42	7,9	257,9

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2007, Vlaamse Havencommissie

4.6. Ladingen en lossingen Vlaamse zeehavens

Ladingen en lossingen Vlaamse zeehavens (1000 ton)

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995
Antwerpen	189.333	182.897	167.373	160.054	152.326	142.874	131.628	130.050	130.531	108.073
Gent	27.037	25.103	24.144	22.223	24.956	23.538	23.980	23.456	24.039	21.582
Zeebrugge	42.024	42.077	39.473	34.590	31.794	30.570	32.935	32.080	35.475	30.573
Oostende	8.477	7.984	7.821	7.681	7.545	7.219	6.238	4.827	4.307	4.593
totaal	268.879	260.068	240.817	226.553	218.625	206.204	196.783	192.414	196.352	166.816

Bron: Vlaamse Havencommissie

4.7. Toegevoegde waarde Vlaamse Havens

Toegevoegde waarde Vlaamse Havens (miljoen euro)

	1997	2006	gemiddelde jaarlijkse groei
handel	1.036,3	1.843,7	6,6%
industrie	5.774,3	7.452,6	2,9%
andere logistieke diensten	460,5	812,4	6,5%
vervoer over land	254,9	379,5	4,5%
niet-maritieme cluster	7.526,0	10.488,2	3,8%
maritieme cluster	1.990,0	3.509,4	6,5%
Totaal	7.526,0	13.997,6	4,4%

Bron: Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2007, Vlaamse Havencommissie

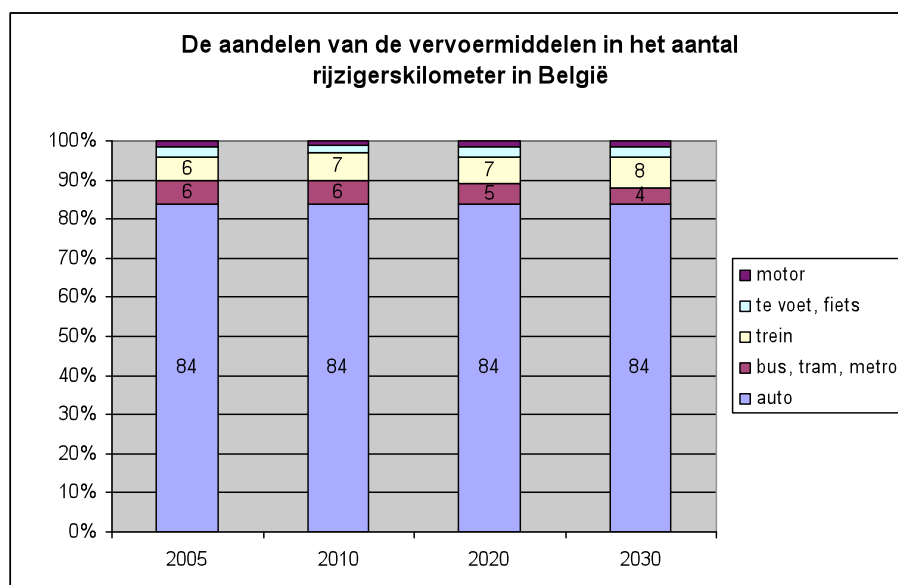
4.8. Modal split personenvervoer in het Vlaamse Gewest

Modal split personenvervoer in het Vlaamse Gewest volgens personenkilometer

modi, aandeel %	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995
personenwagens	81,1%	81,5%	82,1%	82,5%	83,3%	84,0%	84,4%	83,8%
bussen-autocars	11,5%	11,3%	11,1%	11,0%	10,2%	9,6%	9,4%	10,5%
treinen	7,4%	7,2%	6,7%	6,5%	6,5%	6,4%	6,2%	5,7%

Bron: EC DG TREN, FOD MV, Algemene Directie Statistiek, NMBS (België en gewesten)

4.9 Prognoses modal split personenvervoer in België



Bron: Nota Langetermijn vooruitzichten voor transport in België, Federaal Planbureau

4.10. Evolutie wegverkeer in het Vlaamse Gewest naar type weg

Evolutie wegverkeer in het Vlaamse Gewest naar type weg

index: 1990 = 100	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995
Gewestwegen	127	126	127	127	128	126	125	112
Autosnelwegen	149	143	141	141	140	138	138	118

Bron: Agentschap wegen en Verkeer

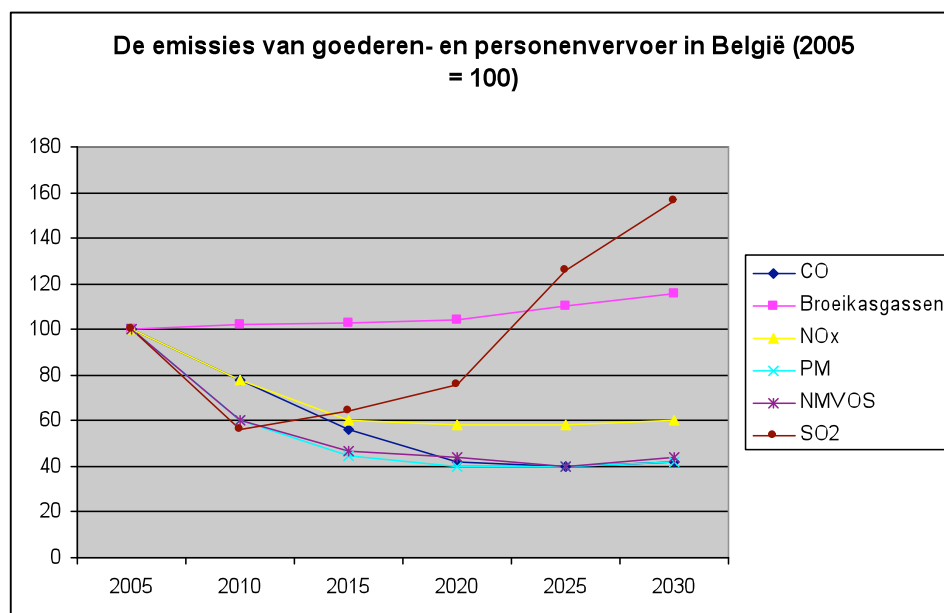
4.11. Aantal verkeersslachtoffers in het Vlaamse Gewest

Aantal verkeersslachtoffers in het Vlaamse Gewest naar ernst van de verwonding

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995
licht gewonden		37.566	37.258	36.842	36.210	37.143	38.277	38.070	39.086	36.626
ernstig gewonden		4.550	4.616	4.454	4.325	4.909	5.234	5.725	6.334	7.873
doden en dodelijk gewonden	486	527	540	566	614	629	721	848	871	771
totaal		42.643	42.414	41.863	41.150	42.682	44.232	44.643	46.291	45.270

Bron: FOD Economie - Algemene Directie Statistiek

4.12 Prognoses emissies goederen- en personenvervoer in België



Bron: Nota Langetermijn vooruitzichten voor transport in België, Federaal Planbureau

4.13. Prognoses emissies goederenvervoer EU15

Emissies vrachtwagenvervoer per modus (EU15)												
	CO2 (g/tonkm)			PM (mg/tonkm)			NOx (mg/tonkm)			SO2 (mg/tonkm)		
	2000	2010	2020	2000	2010	2020	2000	2010	2020	2000	2010	2020
vrachtwagen	121	112	108	68	34	20	983	544	290	167	134	127
spoor	28	27	30	11	10	9	166	153	138	70	30	25
binnenvaart	37	37	37	44	45	45	638	648	649	80	81	81

Bron: Europese Commissie DG TREN, ASSESS 2005

5. Beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek

Rapporten afdeling Verkeerscentrum

Uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet

Visie en realisatievoorstel

Fasering en financiering

Datum publicatie: maart 2008

Modelondersteuning 2008 – Opmaak scenario 2020 “Business-As-Usual”

Datum publicatie: november 2008

Publicaties Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid

Zie : <http://www.steunpuntmowverkeersveiligheid.be/nl/content.php>

Publicaties Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Goederenstromen

Zie : <http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=.GOEDERENSTROMEN>

Studie i.o.v. Technische Schelde Commissie

Verkeer- & vervoersprognoses binnenvaart Scheldegebied

In de studie zijn de huidige verkeerstromen op de belangrijkste waterwegen in het Scheldebekken (Westerschelde, kanaal Gent-Terneuzen, Beneden-Zeeschelde, Albertkanaal, Schelde-Rijnverbinding, kanaal door Zuid-Beveland en vaarweg Rupel/Nete) in kaart gebracht. Vervolgens zijn verkeers- en vervoersprognoses voor de vrachtvoerende binnenvaart, de niet- vrachtvoerende binnenvaart en recreatievaart voor de verschillende waterwegen gemaakt.

Periode 2008-2009

Studies afdeling Waterbouwkundig Laboratorium

Op- en afvaartregeling voor 8000 en meer TEU containerschepen tot de haven van Antwerpen bij een maximale diepgang van 145dm

Dit onderzoek richt zich op ontbrekende kennis voor dit scheepstype voor wat betreft de volgende aspecten:

- manoeuvreer- en stuurgedrag bij verschillende diepgangen en kielspelingen;
- manoeuvreergedrag in bochten inclusief interactie tussen schepen en oeverzuiging;
- voorspelling van squat, ook bij interactie met andere schepen;
- invloed van getij (tijvensters), stroming en wind.

Het resultaat van dit onderzoek moet aantonen in hoeverre afwijkingen of nieuwe grenzen ten opzichte van het verdrag van de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde van 17/01/1995 kunnen tot stand komen zonder afbreuk te doen aan de huidige hoge graad van veiligheid van de vaart op de Westerschelde. Hiertoe moeten deze verschillende aspecten op een natuurgetrouwe wijze nagebootst worden op de scheepsmanoeuvresimulator, zodat hiermee de operationele condities kunnen getest worden voor de vaart van een 8400 TEU containerschip met een diepgang van 14.5 m.

Periode: 2006 – 2007

Implementatie probabilistisch toelatingsbeleid

Voor de toegang tot de Haven van Zeebrugge wordt nu in de toegangsgeul een waterdiepte vereist die 15% groter is dan de diepgang van het schip. Dit noemt men een deterministisch toelatingsbeleid. Als men de kans op bodemraking van het schip in golven en getij evalueert en daaruit het beschikbare tijvenster berekent voor een gegeven schip op een gegeven datum en tijd, noemt men dit probabilistisch toelatingsbeleid, gebaseerd op het verwachte risico.

In deze studie wordt de databank van schepen waarvan de scheepsbewegingen en squat opgemeten zijn, uitgebreid met een schip van het type Emma Maersk, door het uitvoeren van proeven op een scheepsmodel in de sleeptank van het WL, met wetenschappelijke ondersteuning door de Universiteit Gent. Verder wordt de gegevensuitwisseling noodzakelijk voor de real-time voorspelling van de tijvensters georganiseerd om dit in de praktijk voor de Haven van Zeebrugge in gebruik te kunnen nemen.

Periode: 2007 - 2008

Toegankelijkheid van de 2e Sluis Waaslandhaven voor Ultra Large Containerships

Naar aanleiding van het simulatoronderzoek voor een tweede toegang tot de Waaslandhaven, uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium in november 2004 en gerapporteerd in januari 2005, werden in de voorbije jaren een aantal wijzigingen doorgevoerd en een aantal keuzes gemaakt. De simulaties voor de beoordeling van de toegankelijkheid van de 2de sluis Waaslandhaven worden uitgevoerd voor het grootste varende containerschip, E-type van Maersk Sealand (400 m lang schip).

Periode: 2007 – 2008

Tweede zeesluis binnen sluizencomplex Terneuzen

Het onderzoek dient inzicht te geven in de (on)mogelijkheden van het gebruik van een nieuwe zeesluis binnen het bestaande sluizencomplex Terneuzen door het maatgevend schip. De toets dient uitgevoerd te worden in het kader van de TSC-opdracht “Grensoverschrijdende verkenning naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent – Terneuzen in het licht van de logistieke potentie van deze Kanaalzone”. Deze verkenning mondt uit in een kosten-batenanalyse. Het maatgevend schip en de alternatieven en varianten, inclusief een nieuwe zeesluis binnen complex, spruiten uit het luik Invulling van de studie Invulling en kostenraming van projectalternatieven en nulalternatief reeds uitgevoerd door Arcadis-Alkyon.

De studie omvat een manoeuvreerstudie met een maatgevend containerschip en bulkcarrier. De manoeuvreerstudie wordt uitgevoerd door rivier- en kanaalloodsen die het traject tussen zeesluis en Westerschelde afleggen. De real-time studie wordt uitgevoerd zonder buitenbeeld. De loodsen oriënteren zich op basis van een twee-dimensionaal bovenaanzicht.

Periode: 2008

Uitbreiding LNG terminal Zeebrugge

Door Technum nv (in opdracht van Fluxys) wordt gevraagd voor 4 configuraties advies te leveren voor de uitbreiding van de LNG-haven van Zeebrugge met een of meerdere steigers, geschikt voor het aanmeren van LNG-schepen van het type QMax (lengte 350m, breedte 56m).

Periode 2008 – 2009

Sediment- en stoftransport in het Scheldebekken

Zowel MOW (WL) als VMM beschikken over een specifiek meetprogramma aan zwevende stof in het Scheldebekken. Het monitoringproject van het WL is vnl. kwantiteitsgericht, terwijl dit van VMM kwaliteitsgericht is. De doelstelling van dit project is het opstellen van een voorbeeldmethodologie en implementatie voor het gecoördineerd meten van sedimenttransport en stoftransport, zowel kwantitatief als kwalitatief. Daarnaast wordt in tien debietklassen de sedimentconcentratie integraal doorheen de gehele dwarsdoorsnede bepaald.

Periode: 2006-2007

Bepaling van de bresgevoeligheid van dijken

Doelstelling van dit project is het opstellen van een voor alle bevaarbare Vlaamse waterlopen haalbare, onderbouwde en wetenschappelijk verantwoorde werkwijze om de bresgevoeligheid van waterkeringen (een maat voor de kans op dijkdoorbraak) te bepalen. Twee sporen worden hierbij gevolgd: toetsing en risicoanalyse.

Eindresultaat is een methode op twee niveaus: een high level methode voor gans Vlaanderen (op basis van de verder uitgewerkte conceptuele methode) en een gedetailleerde methode voor bepaalde

deeltrajecten van een dijk. Voor dat laatste moeten er dan ook meer gegevens ter beschikking zijn of verzameld worden alvorens deze kan worden toegepast.

Periode: 2004-2009

Seine-Schelde West

Het project Seine-Schelde West onderzoekt de haalbaarheid van een verbeterde ontsluiting van de Vlaamse zeehavens via de binnenvaart. De ontsluiting van de kusthavens via het Afleidingskanaal van de Leie (groen tracé) is een logische uitbreiding van deze binnenvaart, vandaar ook de benaming “Seine-Schelde West”. WL onderzoekt de verschillende alternatieven op het gebied van ‘veiligheid tegen overstromingen’ als input voor de MKBA, rekening houdend met scenario’s voor klimaatverandering m.i.v. zeespiegelstijging.

project W&Z afdeling Bovenschelde, zie ook: http://www.wenz.be/Projecten/Seine_Schelde_West)

Periode: 2007-2008

Geïntegreerd Kustveiligheidsplan: kustoverstromingsberekeningen

Bij een recent nazicht van de veiligheid van de zeewering is gebleken dat in verschillende secties van onze kust, door afkalving van het strand de laatste jaren, een onaanvaardbaar hoog risico voor overstroming aanwezig is. Het Geïntegreerde Kustveiligheidsplan moet prioritair als basis dienen voor het ontwikkelen en waarborgen van een veilige kust in de toekomst. Op basis van het kustveiligheidsplan zullen prioriteiten worden vastgelegd en zal men een meerjarenprogramma opmaken voor het wegwerken van de overstromingsrisico’s. Het moet een antwoord bieden op de vraag: “Hoe de kustveiligheid blijven verzekeren in het licht van het wijzigende zeeklimaat?” Hierbij houdt men ook rekening met de klimaatswijzigingen.

Op het Waterbouwkundig Laboratorium is en wordt onderzoek uitgevoerd over de veiligheidsrisico’s van overstromingen bij storm op zee. WL deed bijkomend methodologisch onderzoek naar de gevolgen van kustoverstromingen; voornamelijk naar de onzekerheden gerelateerd aan gebeurtenissen met een kleine kans van voorkomen, maar zeer ernstige gevolgen, de schade in de omgeving van bressen en bij grote stroomsnelheden en de inschatting van potentiële dodelijke slachtoffers met bijzondere aandacht voor de wooneenheden op de zeewering.

project MDK afdeling Kust, zie ook:

http://zeeweringenkustbeheer.afdelingkust.be/level2.asp?TAAL_ID=1&ITEM_L1_ID=12&ITEM_L2_ID=26)

Periode: 2007-2010

Onderzoek ter onderbouwing van de Europese richtlijn overstromingen

In Europa bestaat er een groep (ERANET CRUE) die onderzoek financiert, coördineert en stuurt. Deze groep houdt zich bezig met overstromingen en hun gevolgen in Europa. WL is hierin vertegenwoordiger voor Vlaanderen (België) en financiert een deel van een gezamenlijke projectoproep mee. Onderwerp is beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek ter ondersteuning van de Europese richtlijn overstromingen. De evaluatie en gunningsprocedure van de ingediende projectvoorstellen loopt momenteel.

Periode: 2009-2011

BIJLAGE 2: MANAGEMENTSAMENVATTING

De druk op ons transportnet zal de volgende jaren blijven toenemen. Op het hoofdwegenet leidt dit nu bijna dagelijks, zowel in de ochtend- als in de avondspits tot files. Deze files veroorzaken heel wat economische schade. Een vlotte mobiliteit en een goede bereikbaarheid zijn essentieel opdat Vlaanderen en de Vlaamse havens als logistieke draaischijf kunnen blijven functioneren. De files op de hoofdwegen geven ook aanleiding tot sluipverkeer waardoor de verkeersveiligheid en de -leefbaarheid op het lagere wegennet afnemen. Een eerste reeks beleidsvoorstellen focust dan ook op het voorkomen van congestie op het wegennet.

Om het wegennetwerk optimaal te laten functioneren dienen een aantal missing links gerealiseerd te worden en bottlenecks weggewerkt te worden.

Dankzij de verdere uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) kan de capaciteit van de weginfrastructuur beter benut worden. Dit is mogelijk door het verstandig 'geleiden' van de verkeersstromen, het vermijden van ongevallen, het tijdig waarschuwen van de weggebruiker voor hindernissen, het aanreiken van alternatieven, het reduceren van het aantal geplande hindernissen en het snel vrijmaken van de weg na incidenten.

Door middel van een slimme kilometerheffing die varieert naargelang plaats en tijdstip kan het verkeer tijdens ochtend- en avondspits op filegevoelige trajecten worden teruggedrongen.

Het wegennet alleen kan echter de groeiende mobiliteitsvraag niet opvangen. Daarom moeten alternatieve transportmodi worden gestimuleerd. Voor het goederenvervoer moet transport via het water en het spoor worden gestimuleerd. Inzake het personenvervoer moeten de inspanningen worden verdergezet om van het openbaar vervoer, de fiets en verplaatsingen te voet volwaardige alternatieven voor de auto te maken.

Het verruimen van de bedieningstijden van sluizen en bruggen en het wegwerken van missing links en bottlenecks, waarvan een aantal in uitvoering zijn, kunnen van de waterweg een aantrekkelijkere transportmodus maken. Om een modal shift naar de waterweg te stimuleren is een goede aansluiting tussen het waterwegennet, het wegennet, het spoornet en de havens noodzakelijk en moet verder worden geïnvesteerd in overslagfaciliteiten. De ontwikkeling van bedrijfsterreinen voor watergebonden bedrijven langs de waterwegen is een belangrijke stimulans voor het transport via het water.

Meer gebruik van het spoor is mogelijk door voor de Vlaamse havens een beter ontsluiting en een betere hinterlandverbinding via het spoor te realiseren. Vlaanderen kan deze investeringen, net zoals in het verleden, door pré- en cofinanciering versnellen.

Er moet verder geïnvesteerd worden in een uitbreiding van het aanbod en de frequentie van het openbaar vervoer, het verbeteren van de doorstroming en het aanbieden van betere reisinformatie. Bovendien moet gestreefd worden naar een betere verknoping met andere transportnetten. Het Vlaamse Gewest moet ook toezien op een snelle en volledige uitvoering van het Gewestelijk expresnet (GEN) rond Brussel. Een klantgericht, kwalitatief en betrouwbaar openbaar vervoer kan zo een waardig alternatief vormen voor de auto.

Voor kortere verplaatsingen moeten het stappen en het fietsen worden gestimuleerd. Dit kan door de verkeersleefbaarheid in woongebieden te verhogen. Daarenboven zal de shift naar meer fiets- en voetgangerverplaatsingen ook een bijdrage leveren aan de verkeersleefbaarheid. Er moet bovendien verder geïnvesteerd worden in de uitbouw van het lokaal en bovenlokaal fietsroutenetwerk en de bestaande fietspaden moeten voldoende kwalitatief en aantrekkelijk zijn, zodat het fietsen een goed alternatief vormt.

Wanneer we een volwaardig antwoord willen bieden op de toenemende transportvraag en de congestieproblemen op het wegennet willen oplossen zullen we het bovenstaande maatregelenpakket volledig moeten realiseren. We moeten inzetten op een verhoging van de capaciteit van de wegen, waterwegen, spoor, verder uitbreiden van haveninfrastructuur en een verbetering van het openbaarvervoeraanbod. Tegelijkertijd moeten door middel van

prijsinstrumenten en sensibilisatie de gebruikers worden aanzet om de beschikbare modi en infrastructuur optimaal aan te wenden. Door de inzet van nieuwe technologieën zoals DVM en River Information Services (RIS) kunnen de verkeersstromen over weg en water vlotter verlopen.

Bovenop een gerichte uitbreiding van het transportnet is een voldoende onderhoud van de transportinfrastructuur, de dijken en de kustverdediging essentieel. Achterstallig onderhoud is nefast voor de veiligheid, bedrijfszekerheid en betrouwbaarheid van het transportnet en de dijken. Bovendien leidt uitgesteld onderhoud tot een belangrijke toename van de onderhoudskosten. Het is daarom belangrijk om de opgelopen achterstand inzake structureel onderhoud zo snel mogelijk weg te werken.

Voor de luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem zullen de principes vastgelegd in het decreet van 10 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens worden geïmplementeerd. Ingevolge de stopzetting van de procedure om te komen tot een Publiek Private Samenwerking voor de luchthaven Antwerpen moet geopteerd worden om voor deze luchthaven de beheershervorming te integreren in het decreet van 10 juli 2008. Het Vlaamse Gewest zal hierdoor zelf de noodzakelijk veiligheidsstrook aan de start- en landingsbaan realiseren. Op deze wijze zullen de regionale luchthavens gelijke en maximale kansen krijgen om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken.

Verkeersveiligheid moet één van de beleidsprioriteiten blijven. Het verder afwerken van het gevaarlijke puntenprogramma zal een substantiële vooruitgang betekenen voor de 800 geselecteerde gevaarlijke punten. Er moet echter niet alleen gefocust worden op deze punten waar zich in het verleden veel verkeersongevallen voordeden. Met het verkeersveiligheid-infrastructuur-plan zal proactief worden gewerkt aan een veiliger gewestwegennet. Verkeersveiligheid wordt evenwel niet alleen bepaald door de infrastructuur maar vooral ook door de weggebruiker. Daarom blijven sensibilisatie en handhaving belangrijke instrumenten in het verkeersveiligheidsbeleid. Tenslotte kan het DVM door tijdig te waarschuwen voor files en ongevallen en door het opleggen van een snelheidsregime dat is afgestemd op de actuele verkeerssituatie een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

De schaalvergroting van de zeeschepen en de toenemende verkeersdruk maken dat zowel de veiligheid als de vlotheid op de maritieme vaarwegen blijvende aandachtspunten zijn.

Als beheerder van de kust en de bevaarbare waterlopen moet het Vlaamse Gewest ook blijvend investeren in de bescherming tegen overstromingen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de gevolgen van de klimaatwijziging op de waterstanden en de frequentie en intensiteit van stormen.

Het verkeer en de transportinfrastructuur hebben een belangrijke impact op mens en milieu. Deze hinder maakt dat er in veel gevallen onvoldoende draagvlak is voor nieuwe infrastructuur. Daarom moet bij het bepalen van het ontwerp en de ligging van nieuwe infrastructuur maximaal worden gestreefd naar het voorkomen van deze effecten.

De volgende jaren zal, in uitvoering van een Europese richtlijn terzake, een programma worden uitgewerkt om de geluidshinder ten gevolge van de drukste wegen en spoorwegen te vermijden, te verminderen of te beheersen.

Uiteraard moet ook de milieu-impact van het verkeer worden ingeperkt. Dit kan ondermeer door een modal shift naar milieuvriendelijkere transportmodi te stimuleren. Ook hier kunnen prijsinstrumenten worden ingezet. Anderzijds kan via emissienormen het gebruik van minder vervuilende technologieën worden opgelegd. Dit laatste moet echter op Europees niveau worden opgelegd.

Bij het kust- en waterwegbeheer zal niet alleen rekening worden gehouden met de transport- en waterbeheersingfunctie maar ook met de ecologische, landschappelijke, economische en recreatief-toeristische functie van de kust, het strand, de duinen en de waterwegen.

Er moet meer aandacht worden besteed aan de sociale gevolgen van de aanleg van nieuwe transportinfrastructuur en de hiervoor noodzakelijke onteigeningen. Bij de verdere uitbouw van de Vlaamse zeehavens zal hiertoe een bemiddelaar worden ingezet die actief zal meewerken aan maatregelen die deze sociale impact kunnen beperken.

Bij de aanleg van nieuwe transport- en haveninfrastructuur wordt men geconfronteerd met zeer complexe regelgeving en moeten zeer tijdrovende plannings- en vergunningsprocedures worden doorlopen. Hierdoor wordt het erg moeilijk om binnen een redelijke termijn de infrastructuurprojecten uit te voeren. Voor belangrijke infrastructuurwerken van groot maatschappelijk belang moet daarom worden onderzocht of specifieke plannings- en vergunningsprocedures kunnen worden voorzien die tegelijkertijd voldoende inspraakmogelijkheden bieden zonder hierdoor aanleiding te geven tot aanzienlijke doorlooptijden.

Niet alleen deze administratieve procedures maar ook de beperkte beschikbaarheid van budgettaire middelen zijn een belangrijke rem op een snelle realisatie van noodzakelijke haven- en transportinfrastructuur. Daarom moet beroep worden gedaan op formules van publiek private samenwerking en alternatieve financiering, die het mogelijk maken om deze infrastructuur te realiseren en tegelijkertijd de begrotings- en schuldnormen te respecteren. Er moet evenwel over worden gewaakt dat deze wijze van financiering meer is dan een debudgettering of spreiding van het budget maar ook een operationele meerwaarde kan opleveren.

Om de taken van de weg- en waterwegbeheerder te optimaliseren en met voldoende rechtszekerheid uit te kunnen voeren is er nood aan een gepast decretaal kader (wegen- en scheepvaartdecreet). Bestaande regelgeving zoals het havendecreet en het decreet integraal waterbeleid moet worden geëvalueerd en indien nodig bijgeschaafd. Tenslotte moet er een stevig planningskader komen dat het fundament vormt voor het mobiliteitsbeleid. Het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid voorziet in de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tegen december 2010. De opmaak van dit Mobiliteitsplan wordt daarom één van de belangrijke aandachtspunten tijdens de volgende legislatuur. Hierbij wordt gestreefd naar een goede afstemming en wisselwerking tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en beleidsplannen uit andere beleidsdomeinen.

Een verdere harmonisering van bevoegdheden blijft noodzakelijk. Bij verdere stappen in de staatshervorming moet daarom voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) worden gestreefd naar homogene bevoegdheidspakketten.

Binnen en buiten de Vlaamse overheid zijn tal van instanties, van het gemeentelijke niveau tot het Europees niveau, betrokken bij de mobiliteit en het mobiliteitsbeleid. Het komen tot een goede samenwerking tussen al deze actoren is een blijvend aandachtspunt.

Een goed mobiliteitsbeleid is gebaseerd op een goede kennis van het eigen beleidsdomein en de relevante omgevingsfactoren. Een betere monitoring en dataverzameling moeten de beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie versterken.

De technische en technologische kennis noodzakelijk voor het beheer van de infrastructuur moet op peil worden gehouden. Er zal gezocht worden naar innovatieve oplossingen die de logistieke stromen en het vervoersaanbod optimaliseren.

Prijsinstrumenten zoals een slimme kilometerheffing, verkeersbelastingen, vaarrechten en openbaarvervoertarieven kunnen worden ingezet om heel wat van de hierboven beschreven beleidsdoelstellingen te realiseren. Zo kunnen ze worden ingezet om het wegverkeer in de ochtend- en avondspits te beperken en 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 het aanbieden van openbaar vervoer, het stimuleren van het gebruik van alternatieve modi (water en spoor), de bouw en het onderhoud van infrastructuur en voor investeringen die de impact van de mobiliteit op het leefmilieu en de omgeving milderden of compenseren.

DVM en prijsinstrumenten kunnen een belangrijke bijdrage leveren voor de realisatie van meerdere beleidsdoelstellingen. Daarom moet de inzet van deze twee beleidsinstrumenten tijdens de volgende legislatuur een grote prioriteit krijgen.

De in dit document voorgestelde maatregelen kunnen elk afzonderlijk een bijdrage leveren voor het bereiken van één of meerdere beleidsdoelstellingen. Om de beoogde beleidsdoelstellingen te

realiseren zal het echter niet volstaan om slechts voor enkele van de voorgestelde maatregelen te opteren. Slechts door een gecoördineerde inzet van alle voorgestelde maatregelen kunnen de doelstellingen inzake bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en natuur en milieu worden gerealiseerd.