



Bijdrage Vlaamse administratie
aan het regeerprogramma
van de aantredende Vlaamse regering

Deel 11

Mobiliteit

Inhoudstafel

Managementsamenvatting	3
1 Mobiliteitsbeleid	6
1.1 Omgevingsanalyse	6
1.1.1 <i>Huidige toestand, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties</i>	6
1.1.2 <i>Te verwachten mobiliteitsevoluties bij constant beleid</i>	7
1.1.3 <i>Toekomstverwachtingen voor het beleidsdomein</i>	8
1.1.4 <i>De sterkten en zwakten, de opportuniteiten en bedreigingen</i>	10
1.1.4.1 Sterkten van het vervoerssysteem	10
1.1.4.2 Zwakten van het vervoerssysteem	10
1.1.4.3 Kansen voor het mobiliteitsbeleid	10
1.1.4.4 Bedreigingen voor het mobiliteitsbeleid	11
1.2 Beleidsvoorstellen	11
1.2.1 <i>Lange termijn strategische doelstellingen</i>	11
1.2.2 <i>Uitdagingen voor de komende legislatuur</i>	14
1.2.2.1 Uitdaging 1: Verhogen van de kwaliteit van de vervoersalternatieven	14
1.2.2.2 Uitdaging 2: Doelmatig infrastructuurbeleid voor het wegverkeer	15
1.2.2.3 Uitdaging 3: Efficiënt gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur	16
1.2.2.4 Uitdaging 4: Verhogen van de handelingsbekwaamheid en bekomen van een mentaliteitswijziging	17
1.2.2.5 Uitdaging 5: Een intelligent, veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark	19
1.2.2.6 Uitdaging 6: bestuurlijk en organisatorisch voorstellen	20
1.2.3 <i>Aanbevelingen voor een verdere staatshervorming</i>	21
2 Zeehavenbeleid	23
2.1 Omgevingsanalyse	23
2.1.1 <i>Huidige situatie, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties</i>	23
2.1.2 <i>Actoren</i>	25
2.1.3 <i>Te verwachten evoluties bij constant beleid</i>	26
2.1.4 <i>Toekomstige verwachtingen voor het beleidsdomein</i>	26

2.1.5	<i>De sterkten en zwakten, de opportuniteiten en bedreigingen</i>	27
2.2	Beleidsvoorstellen	29
2.2.1	<i>Uitdaging 1: ontwikkelen van een coherente visie en beleidsstrategie m.b.t. de zeehavens</i>	29
2.2.2	<i>Uitdaging 2: Optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid.....</i>	29
2.2.3	<i>Uitdaging 3: Duidelijke en eenduidige regelgeving</i>	30
2.2.4	<i>Uitdaging 4: Optimalisatie van het financieringsbeleid voor de zeehavens..</i>	30
3	Integraal waterbeleid	32
3.1	Omgevingsanalyse	32
3.1.1	<i>Huidige toestand, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties</i>	32
3.2	Beleidsvoorstellen	35
3.2.1	<i>Uitdaging 1: Versterken van de drijfkracht en drijvende kracht van water...</i>	35
3.2.2	<i>Uitdaging 2: De aantrekkingskracht van water versterken.....</i>	36
3.2.3	<i>Uitdaging 3: De veerkracht en draagkracht van watersystemen versterken.</i>	36
3.2.4	<i>Uitdaging 4: Kustzonebeheer geïntegreerd aanpakken</i>	36
3.2.5	<i>Uitdaging 5: De slagkracht van het integraal waterbeleid verzekeren</i>	37

Managementsamenvatting

Deze bijdrage heeft in hoofdzaak betrekking op de beleidsdomeinen Mobiliteit, Zeehavenbeleid en Integraal waterbeleid. Wat het strategisch beleid voor de luchtvaart betreft, verwijzen wij naar de bijdrage van het Vlaams Forum Luchtvaart. Tot slot staan we stil bij de groeiende impact die Europese en Internationale instanties hebben op het Vlaamse beleid. Ook de ondersteuning die de vzw FITA aan Vlaamse bedrijven biedt bij buitenlandse milieu- en infrastructuurprojecten komt ter sprake.

Wat het **beleidsdomein Mobiliteit** betreft, gaan we vooral in op de problematiek van het verkeer en vervoer over het land. Zowel het personen- als het goederenvervoer komen aan bod. Hierbij hebben we uitgebreid gebruikgemaakt van de beleidsvoornemens met betrekking tot de implementatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit document is op 17 oktober 2003 door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd¹. Kort samengevat stelt dit document dat de belangrijkste uitdaging voor het mobiliteitsbeleid erin bestaat om “*zowel te voorzien in de verplaatsingsbehoeften van mensen als een efficiënt economisch functioneren² van onze maatschappij mogelijk te maken maar op een zodanige manier dat voldaan wordt aan de veiligheids-, milieu-, natuur- en gezondheidsvereisten*”.

Als antwoord op deze uitdaging zijn vijf strategische doelstellingen voor de lange termijn geformuleerd: met name de **doelstellingen bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en natuur- en milieukwaliteit**. Tegelijk werden vijf uitdagingen voor de komende legislatuur voorgesteld die deze strategische doelstellingen op een termijn van 10 jaar moeten realiseren. Een zesde uitdaging schuift een aantal bestuurlijke en organisatorische bekommernissen naar voren.

Een eerste uitdaging streeft naar meer en betere vervoersalternatieven. Zo kan een volwaardig alternatief voor het auto- en het vrachtwagenverkeer aangereikt worden. Het ligt daarbij in de bedoeling om voorwaarden te creëren die kunnen leiden tot een groter gebruik van vervoersalternatieven. Dat moet op termijn resulteren in een modale verschuiving. Om dit effect te bereiken is het noodzakelijk om maatregelen te nemen die de kwaliteit van het openbaar vervoer en de binnenvaart verhogen en die het comfort en de veiligheid van de fietsers verbeteren.

Een tweede uitdaging betreft de uitbouw van het wegennet. Het doel hierbij is een optimale afwikkeling van het wegverkeer op de verschillende netten te bekomen. Hiervoor zijn een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit en geharmoniseerde snelheden op het hoofdwegennet noodzakelijk. Daarnaast moet het ongevalsrisico worden verminderd zodat aan alle weggebruikers een voldoende hoog veiligheidsniveau aangeboden wordt. Om de druk van verkeer en infrastructuur op de omgeving te beperken, is het noodzakelijk de infrastructuur zo goed mogelijk in de stedelijke omgeving en de open ruimte in te passen.

De derde uitdaging beoogt een efficiënt gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur om het aantal auto- en vrachtwagenkilometers te verminderen en om de vervoersvraag beter te spreiden in de tijd. Hiervoor zijn maatregelen nodig die de alternatieve vervoersmodi performanter maken (zie uitdaging 1) en hun gebruik bevorderen. Daarnaast zijn maatregelen noodzakelijk die leiden tot een hogere bezetting- en beladingsgraad van de voertuigen en tot een verschuiving of vermindering van de vervoersvraag in de tijd.

De vierde uitdaging tracht de handelingsbekwaamheid van de weggebruikers te verhogen en een mentaliteitswijziging te realiseren om een veilig en milieuvriendelijk rijgedrag tot stand te brengen. De overheid zal

1 Principieel goedgekeurd voor de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 (VR/2003/19.09/DOC.0925 en VR/2003/17.10/DOC.0925Bis).

2 Naast woon-werkverplaatsingen en de zakelijke verplaatsingen wordt hier ook aandacht besteed aan het vervoer van goederen en het aanbieden van diensten.

maatregelen moeten nemen die de rijvaardigheid verhogen, een betere naleving van de verkeersreglementering teweegbrengen, gedragsproblemen bij sommige verkeersdeelnemers verhelpen en een milieuvriendelijke rijstijl aanleren.

De vijfde uitdaging betreft de aanpassing van het voertuigenpark naar energie-efficiënte, milieuvriendelijke en veilige voertuigen. Hiertoe kan de overheid fiscale en financiële incentives geven en informatie- en sensibiliseringscampagnes voeren.

De zesde uitdaging tot slot heeft betrekking op bestuurlijke en organisatorische bekommernissen. Hierin wordt o.m. voorgesteld om de mobiliteitsproblemen geïntegreerd en gebiedsgericht aan te pakken. Verder wordt gewezen op de noodzaak van bijkomende middelen voor het mobiliteitsbeleid, een juridisch statuut voor de mobiliteitsplanning in Vlaanderen en aangepaste procedures voor de aanleg van transportinfrastructuur

De realisatie van deze zes uitdagingen kan beschouwd worden als dé opdracht waarvoor de toekomstige regering staat. Ze stelt de Vlaamse Regering immers in staat om zowel problemen op het vlak van de mobiliteit het hoofd te bieden als tegemoet te komen aan internationale verbintenissen op het vlak van het milieu en de verkeersveiligheid. De uit te voeren maatregelen moeten wel ondersteund worden door doelgroepcommunicatie en –sensibilisatie om het draagvlak voor deze maatregelen te vergroten en ze in het veld te realiseren. De Vlaamse overheid zal daarom pro-actief optreden en zowel algemene als specifieke communicatie- en sensibilisatieacties opzetten, coördineren en opvolgen.

Wat het **beleidsdomein Zeehavenbeleid** betreft, ligt de nadruk op de maritieme toegankelijkheid van de zeehavens, de maximalisering van de maatschappelijke meerwaarde en op de afstemming binnen de zeehavens op verschillende vlakken.

De optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid betreft het technisch en het nautisch beheer. Voor het technisch beheer streven we een optimale diepgang na die de toegankelijkheid van de havens vergroot, met aandacht voor de natuurlijke situatie en de veiligheid. Voor het nautisch beheer streven we een optimale benutting van de vaarwegcapaciteit na voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens.

De Langetermijnvisie Vlaams zeehavenbeleid en de verschillende strategische plannen vormen de basis voor een verdere optimalisatie van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens. Vanuit de Lange termijnvisie Vlaams zeehavenbeleid moet hiertoe een coherente visie en beleidsstrategie geformuleerd worden die zullen uitmonden in een actieplan. De strategische plannen worden juridische verankerd met aandacht voor de sociaal-economische aspecten. Ze zullen de basis vormen voor vergunningsbeleid en adviesverlening in het veld.

De complexe omgeving waarin de zeehavens opereren maakt een duidelijke en eenduidige regelgeving en een afstemming met Nederland noodzakelijk. Dit betreft het herstel van de rechtszekerheid door afstemming van milieu- en ruimtelijk ordeningsbeleid, de optimalisatie van het havendecreet en de voortzetting van de samenwerking met Nederland in de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium.

De evolutie van de havenkredieten dient in overeenstemming gebracht te worden met het maatschappelijk belang van de havens. Op begrotingstechnisch vlak is er nood aan continuïteit en duidelijkheid waarbij dient gestreefd te worden naar aanwending van reguliere begroting. Het gebruik van fondsen, zoals het FFEU, kan slechts in specifieke, beperkte gevallen toegepast worden.

Wat het **beleidsdomein Integraal waterbeleid** betreft, stellen we voor dat de Vlaamse regering een integraal waterbeleid zal voeren dat de vijf krachten van water versterkt : drijvende kracht – drijfkracht - aantrekkingskracht – veerkracht - draagkracht. Op die manier beperkt de Vlaamse regering de schade door wateroverlast en watertekort zo veel mogelijk. Ze ontwikkelt de cultuurhistorische en ecologische waarde van water ten volle. Ze zorgt voor een duurzaam gebruik van water voor recreatie en transport, als bron van drinkwater en efficiënte energie, als grondstof voor landbouw en industrie. Ze houdt daarbij altijd rekening met de draagkracht van het watersysteem. De

Vlaamse regering ontwikkelt een geïntegreerd en gebiedsgericht waterbeleid dat de vijf krachten van water op gelijkwaardig stimuleert en dat gebaseerd is op een krachtige samenwerking tussen de beleidsdomeinen.

Het **strategisch beleid** voor de **luchtvaart** wordt in deze nota niet uitgediept. Toch willen we kort wijzen op het belang van een goede bereikbaarheid van en vanuit Vlaanderen via de lucht. Ook de multimodale bereikbaarheid van de luchthavens over land - in het bijzonder van de luchthaven Brussel-Nationaal - moet verzekerd zijn. Daarnaast vormt de luchthavenbeveiliging inzake passagiers en vracht een groeiend probleem, met sterk stijgende kosten tot gevolg.

De regionale luchthavens hebben nog altijd financiële steun nodig om hun opdracht te vervullen, zowel op het vlak van de investeringen in basisinfrastructuur en milieu, als op het vlak van de luchthavenbeveiliging. In de zeer concurrentiele en commerciële context waarin zij werken, hebben zij echter behoefte aan een aangepaste bedrijfsvorm. Voor een nadere uitwerking van de beleidsopties inzake luchtvaart verwijzen wij naar het rapport en de aanbevelingen van het Vlaams Forum Luchtvaart over het strategisch luchtvaart- en luchthavenbeleid in Vlaanderen.

Europese en internationale instanties hebben een groeiende impact op het personen- en goederenvervoer over land, op de zee- en de luchtvaart, op het integraal waterbeleid en het zeehavenbeleid. Daarom is het aangewezen om de Europese en internationale beleidsinitiatieven van nabij te volgen. Dat kan door trendspotting en early warning te versterken, door aan kennisbeheer en dataverwerking te doen, door te lobbyen, enz. We moeten een grotere inspanning leveren om Europese regelgeving in regionale wetgeving om te zetten en inbreukdossiers beter op te volgen. Uit recente informatie van de EU blijkt dat de Belgische omzettingsachterstand groeit – hij is zelfs verdubbeld sinds mei 2003. De Vlaamse omzettingsachterstand inzake mobiliteit is vooral te wijten aan onvoldoende overleg en gebrekkige afspraken met de federale overheid, die in nagenoeg alle gevallen optreedt als onderhandelingspartner voor de gewesten. Ontwerpen van koninklijk besluit worden door de federale overheid laattijdig aan de Vlaamse regering voorgelegd. Daardoor rest er nauwelijks tijd voor het opstellen van een onderbouwd advies en een formele toetsing aan de Vlaamse regelgeving. Dit kan verholpen worden d.m.v. een Vlaamse trajectbegeleiding. Algemeen valt echter te verwachten dat de omzettingsachterstand en het achterna hollen van de feiten in de toekomst nog zullen toenemen omdat de stroom van Europese regelgeving sterk zal aanzwellen.

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

1 Mobiliteitsbeleid

De meerderheid van Europese landen wordt de laatste jaren, als gevolg van socio-economische, ruimtelijke en demografische ontwikkelingen, geconfronteerd met een belangrijke mobiliteitsgroei en dit zowel in het personen- als in het goederenvervoer.

Aan deze ontwikkeling zijn zowel positieve als negatieve effecten verbonden. De positieve effecten situeren zich zowel op economisch vlak - in termen van tewerkstelling en welvaarts-groei - als op sociaal vlak (verruimde ontwikkelings- en ontplooiingsmogelijkheden). De negatieve effecten daarentegen houden verband met de bijkomende druk van de transportinfrastructuur en de transportstromen op de omgeving. De gevolgen hiervan zijn niet alleen toenemende fileproblemen maar ook schade aan infrastructuur, verkeersonveiligheid, dalende verkeersleefbaarheid, schade aan natuur en milieu enz. Als gevolg van deze negatieve effecten wordt het huidige transportsysteem vaak als 'niet duurzaam' omschreven.

De uitdaging voor het mobiliteitsbeleid zal er dan ook in bestaan om ***“te voorzien in de verplaatsingsbehoeften van mensen en een efficiënt economisch functioneren van onze maatschappij mogelijk te maken maar op een zodanige manier dat voldaan wordt aan de veiligheids-, milieu-, natuur- en gezondheidsvereisten”***.

Om deze uitdaging te realiseren kan ten volle ingespeeld worden op de sterkten die het huidige transportsysteem kenmerken (vb. sterk uitgebouwde infrastructuur) en op de opportuniteiten die zich nu (vb. reservecapaciteit op de waterwegen) en in de toekomst zullen aanbieden (vb. technologische ontwikkelingen). Wel dient voorzichtig te worden omgesprongen met het ondersteunen van ontwikkelingen die de mobiliteitsgroei (op de weg) aanwakkeren.

1.1 Omgevingsanalyse

1.1.1 Huidige toestand, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties³

Personenverkeer

Vele van de activiteiten die door personen dagelijks worden ondernomen situeren zich buitenshuis en vereisen een verplaatsing. Deze verplaatsingen⁴ laten zich onderverdelen in drie motiefgroepen zijnde werken en school lopen, winkelen en dienstverlening, en vrijetijdsactiviteiten (ontspanning en recreatie). Van de dagelijkse 'verplichte' verplaatsingen zijn 21% werkgebonden en ongeveer 8% schoolgebonden. Vrijetijdsverplaatsingen zijn goed voor ongeveer een derde (30%) van de dagelijkse verplaatsingen. 20 % van de verplaatsingen worden gemaakt om te winkelen en 4 % voor diensten. Een niet onbelangrijk aantal verplaatsingen (10%) wordt gemaakt met als doel een andere persoon weg te brengen of op te halen.

Afhankelijk van het tijdstip van de dag en de dag van de week verschilt de noodzaak tot verplaatsen beduidend⁵. Vooral werkverplaatsingen kennen sterke pieken die vooral 's morgens in tijd samenvallen met woon-schoolverplaatsingen. De avondpiek is niet alleen veel gevarieerder naar motief van verplaatsing maar beslaat ook een ruimer tijdsvenster. Na het werk worden immers nog tal van activiteiten verricht, vooral op vrijdagavond.

³ Zie Algemene omgevingsanalyse voor Vlaanderen, these 9: Mobiliteit, de sterke toename van de mobiliteit brengt de bereikbaarheid in Vlaanderen in het gedrang, Administratie Planning en Statistiek, 2004

⁴ Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Mobiliteitscel, 1998

⁵ Op basis van de tijdsbudgetenquête uitgevoerd door de onderzoeksgroep TOR van de VUB, project gefinancierd door de Vlaamse Overheid in het kader van het Programma Beleidsgericht Onderzoek.

De auto blijft voor de Vlamingen hét verplaatsingsmiddel bij uitstek en neemt ongeveer twee derden (62 %) van alle verplaatsingen voor zijn rekening. Het wagengebruik is hoog voor bijna alle verplaatsingsmotieven. Uitzonderingen zijn woon-schoolverplaatsingen en het recreatief toeren waar de wagen slechts voor één op drie verplaatsingen wordt gebruikt.

Als gevolg van deze verplaatsingen worden tijdens één avondspitsuur binnen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ongeveer 18,5 miljoen personenkilometers⁶ geproduceerd met de auto of het openbaar vervoer. De personenverplaatsingen per auto resulteren in 11 miljoen autokilometer, waarvan 3,6 miljoen (33%) op het hoofdwegennet.

Goederenvervoer

Door haar kruispuntligging in Europa speelt Vlaanderen ook op het vlak van goederenvervoer een belangrijke rol. Het totaal getransporteerde volume aan goederen bedroeg in 2000 voor België⁷ ongeveer 683 miljoen ton (stijging van 21 % ten opzichte van 1990). Ook hier heeft het wegtransport, gemeten in getransporteerde tonnen, het grootste aandeel (73%), gevolgd door de binnenvaart (18%) en het spoorvervoer (9%). Belangrijke vervoersgeneratoren voor het goederenvervoer zijn de zeehavens. Eén derde van het goederenvervoer (in ton) over het Vlaamse transportnet is gerelateerd aan de zeehavens⁸.

Voor de belasting van de vervoersnetwerken, geeft het aantal tonkm een accurater beeld. In 2000 was dit voor België ongeveer 57 miljard tonkm (een stijging van 44 % ten opzichte van 1990). De sterke toename van het aantal tonkm houdt verband met o.m. veranderingen in productie- en leveringssystemen, de toenemende afstanden als gevolg van de economische liberalisering en de lagere beladinggraden. Ook voor de prestaties op de vervoersnetwerken (in tonkm) scoort het wegvervoer het hoogst (72%), het spoor haalt een marktaandeel van 15%. Voor de binnenvaart⁹ bedraagt het marktaandeel 13%.

Wat het wegvervoer betreft, is de tijdsverdeling over de dag nagenoeg het spiegelbeeld van het personenverkeer. Het vrachtverkeer mijdt immers zoveel mogelijk de spitsperiodes. Ook bij het spoorvervoer gebeurt, omwille van operationele redenen (beschikbaarheid van bestuurders, locomotieven,...), het goederenvervoer meestal buiten de spits.

1.1.2 Te verwachten mobiliteitsevoluties bij constant beleid¹⁰

Personenverkeer

Bij een trendmatige evolutie van de personenmobiliteit valt, op basis van modelsimulaties, te verwachten dat in 2010 het totaal aantal verplaatsingen zal toenemen met 9%. Veel toekomstige ontwikkelingen zoals toename van de bevolking, de individualisering, de toegenomen vitaliteit en mobiliteit van ouderen, het toenemend autobezit, de flexibilisering van de arbeid drijven immers de mobiliteitontwikkeling aan. Voor wat het motief van verplaatsen betreft, verandert er weinig ten opzichte van de huidige situatie (1998).

Ook de verdeling over de verschillende vervoerswijzen ondergaat nauwelijks enige wijziging. Ongeveer 70% van de personenverplaatsingen gebeurt met de wagen. Het openbaar vervoer stijgt met 1% (wordt 16%) terwijl het aandeel van de fiets daalt (wordt 14%).

⁶ Berekening op basis van modelsimulaties

⁷ Voor het goederenvervoer worden cijfers gebruikt voor België en dit wegens een gebrek aan accurate data voor Vlaanderen. Enkel de cijfers voor de binnenvaart zijn op Vlaams niveau beschikbaar.

⁸ Bron: Theo Notteboom, op basis van cijfergegevens van NIS, Vlaamse Havencommissie en havenautoriteiten.

⁹ In 2003 werd over de Vlaamse waterwegen ongeveer 4,5 miljoen tonkm gerealiseerd. Dit houdt over de periode 1998-2003 een stijging in van 38%.

¹⁰ Zie Algemene omgevingsanalyse voor Vlaanderen, these 9: Mobiliteit, de sterke toename van de mobiliteit brengt de bereikbaarheid in Vlaanderen in het gedrang, Administratie Planning en Statistiek, 2004

Wel neemt bij een verdere daling van de bezettingsgraad van de voertuigen (van gemiddeld 1,3 naar 1,2) het totaal aantal auto's op het wegennet toe met 19%.

Niet alleen het aantal verplaatsingen maar ook de verplaatsingsafstand neemt toe zodat het aantal personenkilometers binnen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest stijgt met 18% (22 miljoen personenkilometers). Dit is een toename voor de auto met 21% en voor het openbaar vervoer met 6%. De personenverplaatsingen per auto resulteren in 14 miljoen autokilometer (toename met 32%), waarvan 5 miljoen op het hoofdwegennet (stijging met 40%).

Goederenvervoer

Ook de trendprognoses¹¹ voor het goederenvervoer voorzien voor de periode 1998-2010 een toename met 35% van het aantal tonkilometer. Het Europese voornemen om de groei van het goederenvervoer los te koppelen van de economische groei zal niet worden gehaald voor 2015. Dit is te wijten aan mondiale trends¹² in consumptie, productie en logistiek.

In 2010 zal het vervoer over de weg gegroeid zijn met 40% (in tonkm). De binnenvaart zal in deze periode groeien met 36%. Dit resulteert in een modal split (in tonkm) waarin het wegvervoer 74% voor zijn rekening neemt, de binnenvaart behoudt zijn marktaandeel van 13% en het spoorvervoer valt terug op een modaal aandeel van 13%.

1.1.3 Toekomstverwachtingen voor het beleidsdomein

De verwachte toename van de mobiliteit, zowel in het personen- als in het goederenvervoer, heeft tot gevolg dat de kloof, tussen de mobiliteitsvraag en de aangeboden verkeers- en vervoerscapaciteit, steeds groter wordt.

Wegverkeer

Voor het wegverkeer zal, als gevolg hiervan, het congestieprobleem in de omgeving van de grootstedelijke gebieden (vooral Antwerpen en Brussel), groter worden. In de periode 1998-2010¹³ zal hierdoor de gemiddelde reistijd met de auto (van deur-tot-deur) met 27%¹⁴ toenemen. Congestieproblemen betekenen dus niet alleen een economisch verlies (in termen van arbeidsuren), ze leggen ook een alsmaar groter beslag op het individuele tijdsbudget van de burger. Daarnaast zorgen zij voor een bijkomende milieudruk en brengen het imago van Vlaanderen als aantrekkelijke vestigingsplaats in het gevaar. Als gevolg van de capaciteitsbeperking van de netwerken zullen niet alleen de verliesuren toenemen, ook de spitsperiode zal zich verder uitbreiden waardoor het personen- en goederenverkeer steeds meer en meer gemengd geraken. De concurrentiestrijd tussen personen- en goederenverkeer over de ruimte op het wegennet is vooral vanuit veiligheidsoverwegingen niet wenselijk. Tot slot zetten, als gevolg van congestieproblemen op het hoofdwegennet, ook de afwentelingseffecten naar de lager orde wegennetten zich mogelijk verder met als gevolg dat de leefbaarheid (in termen van veiligheid en gezondheidsrisico's) van steden en dorpen nog meer onder druk komt te staan.

11 Volgens de recentste prognoses (Prognos, 2002) wordt verwacht dat het goederenvervoer in België nog met bijna 40% zal toenemen, voor heel West-Europa wordt een groei voorspeld van 42% voor de periode 2000-2015. Algemene prognoses wijzen er op dat vooral het wegverkeer deze groei zal opvangen. Voor België wordt voor deze periode een groei van het wegverkeer voorspeld met 41%, spoor en binnenvaart zullen respectievelijk stijgen met 25% en 28%. Dit resulteert in volgende modale verdeling in 2015 (in tonkm): 76% voor de weg, 13% voor het spoor en 11% voor de binnenvaart.

12 Het gaat dan o.a. om individualisering, globalisering, specialisatie gecombineerd met schaalvergroting, just-in-time productie en reductie van voorraden. Deze trends zijn mogelijk door de evoluties in de ICT

13 Voor data gedifferentieerd naar schaalniveau: zie Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, p. 58

14 Voor een deel heeft dit te maken met de toename van de verplaatsingsafstanden, voor het overige met de congestieverschijnselen.

Fiets- en voetgangersverkeer

Een verhoging van de verkeersdruk op lokaal niveau maakt ook het fiets- en voetgangersverkeer minder aantrekkelijk. Vanuit ecologische en sociale overwegingen is een dergelijke ontwikkeling niet wenselijk. Fietsen en te voet gaan is immers de meest milieuvriendelijkste vorm van verplaatsen. Daarnaast blijft de fiets, voor een niet onbelangrijk deel van de bevolking, het enige vervoermiddel. Ondanks de hoge motorisatiegraad beschikt één op vijf gezinnen in Vlaanderen niet over een wagen¹⁵.

Stads- en streekvervoer

De voorspelde toename van de mobiliteit zorgt ook voor problemen bij het stads- en streekvervoer. Ook hier wordt het alsnog moeilijker om tijdens de piekuren, met een zeker kwaliteitsniveau, aan de mobiliteitsvraag te voldoen. Daarnaast maken de congestieproblemen op de weg dat de doorstroming van het openbaar vervoer negatief wordt beïnvloed. Het stads- en streekvervoer verliest hierdoor aan attractiviteit.

Shortseashipping en binnenvaart

De toenemende congestie op het wegennet heeft ook een positieve component in die zin dat het de shortseashipping en de binnenvaart meer in de belangstelling brengt. Hierdoor kunnen deze modi, mits een aantal knelpunten worden weggewerkt, in de toekomst een meer vooraanstaande rol gaan spelen in het opvangen van de vervoersgroei. Het Vlaamse waterwegennet kent immers een relatief lage bezettingsgraad (onder het Europese gemiddelde) en heeft over het gehele netwerk gezien, nog voldoende ruimte om een deel van de toekomstige mobiliteitsgroei op te vangen. Ook op vlak van de veiligheid stellen er zich momenteel nauwelijks problemen. Door nieuwe technologische ontwikkelingen (vb. dodehoekcamera's voor containerschepen) wordt bovendien verwacht dat de veiligheid van deze modi nog meer kan worden gegarandeerd.

Externe effecten

Een andere positieve ontwikkeling, die zich onder invloed van de EU-reglementering inzake emissienormen en brandstofkwaliteit zal voordoen, is de **daling van de uitstoot van milieubelastende stoffen**. Toch blijven er, ondanks de sterke daling, nog een aantal problemen bestaan (CO₂, NO_x, VOS, PM) die maken dat Vlaanderen haar verplichtingen uit de Europese richtlijnen en internationale protocols, niet geheel zal kunnen nakomen. Zeker in de stedelijke gebieden, waar de concentratie aan verkeer het grootst is, blijven er problemen op vlak van volksgezondheid. De belangrijkste uitdaging voor de toekomst ligt evenwel in het bestrijden van de geluidshinder.

Tot slot kunnen we vermelden dat bij continuering van het beleid (infrastructurele ingrepen, versterkte handhaving, enz.) en de invoering van nieuwe veiligheidsvoorzieningen op niveau van de voertuigen, er een **positieve evolutie te verwachten valt inzake de verkeersveiligheid**. Zo is er de laatste jaren sprake van een daling van het ongevalrisico. Vooralsnog is het niet duidelijk of dit het gevolg is van een nieuwe trend of van statistische schommelingen. Toch blijft het belangrijk aan het thema verkeersveiligheid de nodige beleidsaandacht te besteden niet alleen omwille van de toename van een aantal risicofactoren¹⁶ maar ook omdat Vlaanderen, in vergelijking met de andere Europese lidstaten, nog steeds zwak scoort¹⁷.

15 In een aantal gevallen is het niet bezitten van een wagen een bewuste keuze. In de andere gevallen daarentegen ligt het niet beschikken over de fysieke mogelijkheden of over een voldoende hoog besteedbaar inkomen aan de basis van het niet autobezit.

16 Mogelijke risicofactoren zijn het toenemend motorgebruik en vrachtovervoer, de toename van het aantal ouderen, de mogelijke evolutie naar een 24-uurs economie, enz.

17 Hoe gaat het met de verkeersveiligheid in Vlaanderen, Jaarboek verkeersveiligheid 2004, Steunpunt Verkeersveiligheid.

1.1.4 De sterkten en zwakten, de opportuniteiten en bedreigingen

Op basis van een analyse van de huidige situatie, de toekomstige ontwikkelingen inzake mobiliteit en de hieraan verbonden maatschappelijke effecten, kunnen een aantal sterkten en zwakten, bedreigingen en opportuniteiten naar voren geschoven worden die van belang zijn bij het formuleren van een beleidsstrategie om te komen tot een meer duurzame ontwikkeling van de mobiliteit.

1.1.4.1 Sterkten van het vervoerssysteem

- Met zijn goed uitgebouw autosnelwegennet, zijn havens, zijn aanbod aan spoorinfrastructuur en een goed vertakt waterwegennetwerk, bezit Vlaanderen enkele essentiële troeven, niet alleen op verkeerskundig, maar ook op economisch vlak.
- Het collectief vervoer is vooral in en tussen stedelijke gebieden goed uitgebouwd. Als gevolg van de invoering van basismobiliteit zijn ook haast alle woongebieden in Vlaanderen door het stads- of streekvervoer ontsloten. Dit systeem, waarvan netmanagement een belangrijk onderdeel is, wordt uitgewerkt in de beheersovereenkomst die de openbaarvervoerprovider afsloot met het Vlaamse Gewest.
- Ook wat de individuele vervoersmogelijkheden betreft, scoort Vlaanderen goed. Zowel het auto- als het fietsbezit liggen er vrij hoog is. Het aantal gezinnen met één wagen ligt in Vlaanderen rond de 60 % terwijl 1/5 van de gezinnen twee auto's of meer bezit. 60% van de gezinnen in Vlaanderen bezit twee of meer fietsen. Slechts 20 % van de gezinnen bezit geen fiets.

1.1.4.2 Zwakten van het vervoerssysteem

- Reeds eerder is gewezen op het feit dat de mobiliteit zich sterk ontwikkelt in de richting van steeds meer auto-/vrachtverkeer. Deze eenzijdig op het wegverkeer gerichte ontwikkeling van de mobiliteit zorgt, zoals reeds eerder vermeld, voor een aantal problemen op economisch, sociaal en ecologisch vlak. Maar ook om efficiëntie redenen is een dergelijk onevenwicht in de modale verdeling niet wenselijk.
- Bij de sterkten is gewezen op het feit dat Vlaanderen beschikt over goed uitgebouwde verkeers- en vervoersinfrastructuur. De grote zwakte is evenwel de onderlinge samenhang tussen de afzonderlijke transportnetten. Een betere integratie van de verschillende vervoersmodaliteiten is nodig om de problemen m.b.t. het voor- en natransport op te lossen en deur tot deur verplaatsingen bij de zogenaamde vervoersalternatieven mogelijk te maken. De laatste jaren werd wel vooruitgang geboekt met het beter op elkaar afstemmen van het stads- en streekvervoer en het treinverkeer.
- De mens is als gebruiker een belangrijke onderdeel van het vervoerssysteem. Door zijn gedrag bepaalt hij niet alleen mee de omvang en de aard van de mobiliteitsontwikkeling. Ook de mate van verkeersonveiligheid en het emissieniveau worden mee bepaald door de mentaliteit en de vaardigheden van de weggebruikers. Ondanks het belang ervan, wordt bij de uitbouw en de vormgeving van het transportsysteem onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden en de beperkingen van de mens en wordt de moeilijkheidsgraad van het beïnvloeden van het menselijk gedrag stelselmatig onderschat.

1.1.4.3 Kansen voor het mobiliteitsbeleid

- Het Vlaamse waterwegennet kent momenteel een relatieve lage bezettingsgraad (onder het Europese gemiddelde). Dit levert over het hele netwerk gezien, voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei op te vangen. Voorwaarde hierbij is wel dat een aantal knelpunten op infrastructureel en operationeel vlak worden weggewerkt.

- Het toenemend gebruik van containers maakt zowel het verplaatsen van goederen als het verplaatsen van gehele vervoerstroom gemakkelijker, wat voor het creëren van een modal shift naar de binnenvaart een pluspunt is. Ook de uitbouw van Europese distributiecentra bieden perspectieven om te komen tot een groter gebruik van de waterweg.
- Technologische ontwikkelingen bieden belangrijke perspectieven zowel inzake het beheersen als het sturen van verkeersstromen. Zo werkt de inzet van technologische middelen op vlak van infrastructuur capaciteitsverhogend. Maar ook de betrouwbaarheid van het transportsysteem en het emissieniveau van de voertuigen kunnen hierdoor op een positieve manier worden beïnvloed. Als gevolg van ICT-technologie ontstaan ook nieuwe mogelijkheden die moeten leiden tot minder voertuigkilometers zoals bundeling van stromen, hogere beladingsgraden en minder leeg rijden door een betere planning. Ontwikkelingen op vlak van voertuigtechnologie vergemakkelijken in de toekomst de rijtaak, verhogen de veiligheid voor de inzittenden, leiden tot een vermindering van de emissies, enz.
- Op langere termijn kan de dematerialisering (e-commerce en spitstechnologie) van de economie leiden tot een ontkoppeling van economische ontwikkeling en de transportgroei.

1.1.4.4 Bedreigingen voor het mobiliteitsbeleid

- Het aantal actoren dat betrokken is bij de uitbouw van een performant en duurzaam vervoerssysteem wordt alsmaar groter. Hierdoor dreigt het vervoerssysteem op en over de verschillende bestuursniveaus niet als één systeem te worden gemanaged wat een bedreiging inhoudt op vlak van de performantie voor de gebruikers
- Nieuwe logistieke concepten gaan uit van minder voorraden en een stipte aan- en afvoer. Vooral het wegvervoer past in dit concept.
- Voor de maatschappelijke en sociale ontplooiing van elk individu is een goede mobiliteit van groot belang. Vanuit sociaal oogpunt bestaat evenwel de vrees dat, ten gevolge van ontwikkelingen die gericht zijn op het aanrekenen van de externe kosten aan de gebruikers, de vervoersongelijkheden die momenteel reeds bestaan, zullen toenemen.

1.2 Beleidsvoorstellen

Op basis van hoger geschetste toekomstverwachtingen valt te verwachten dat het invullen van de vervoersbehoeften in de toekomst steeds meer inspanningen van de overheid zal vragen. Zo is er vooreerst de toename van de mobiliteit die om een uitbreiding of aanpassing van de vervoerssystemen vraagt. Tegelijk stelt men vast dat het maatschappelijk draagvlak voor bijkomende infrastructuur, ongeacht de aard ervan, steeds kleiner wordt. Dit hangt samen met de groeiende zorg van de samenleving over de negatieve effecten van de mobiliteit.

Maar ook het dominant gebruik van de auto of vrachtwagen en de concentratie van de verplaatsingen in de tijd zorgen voor problemen. Een heroriëntatie van het verplaatsingsgedrag is dan ook noodzakelijk, maar niet eenvoudig te realiseren.

Tot slot zijn er de steeds hogere eisen, in termen van comfort, veiligheid, enz., die door de gebruikers zelf (zowel in het personen- als het goederenvervoer) aan het vervoerssysteem worden gesteld. Vooral het collectief vervoer en de binnenvaart hebben op het vlak van klantgerichtheid nog een achterstand in te halen.

1.2.1 Lange termijn strategische doelstellingen

Om tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit te komen, worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen - beleidsvoornemens¹⁸ vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven. Deze

¹⁸ Principieel goedgekeurd voor de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 (VR/2003/19.09/DOC.0925 en VR/2003/17.10/DOC.0925Bis).

lange termijn doelstellingen, die zich inschrijven binnen de op Europees niveau uitgezette beleidslijnen, hebben betrekking op het vrijwaren van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu.

Met de **doelstelling bereikbaarheid** wil Vlaanderen op een selectieve manier de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten¹⁹ waarborgen. Het beoogde effect van deze doelstelling is het aantal verliesuren, dat momenteel door de gebruikers van de verschillende vervoersmodi wordt opgelopen, te beperken tot een maatschappelijk optimum. Het meest in het oog springend zijn momenteel de verliesuren opgelopen door het wegverkeer.

Een noodzakelijke voorwaarde voor het bereiken van deze doelstelling is het realiseren van een modale verschuiving wat op haar beurt een kwaliteitssprong vereist bij de verschillende vervoersalternatieven. Tegelijk dienen een aantal inefficiëntie te worden weggewerkt. Zo worden vervoermiddelen niet altijd op hun volle capaciteit benut en worden de verschillende infrastructuurnetten in de tijd niet gelijkmatig belast. Zeker voor het wegverkeer zijn hiermee niet alle problemen van de baan zodat een gericht investeringsbeleid met betrekking tot het realiseren van het gewenst doorstromingspeil op het hoofdwegenennet in de toekomst noodzakelijk blijft.

Met de **doelstelling toegankelijkheid** heeft het mobiliteitsbeleid oog voor het feit dat in onze maatschappij de toegang tot mobiliteit niet voor iedereen gelijk is. Met deze doelstelling wil het Vlaams mobiliteitsbeleid dan ook de drempels, die de toegang tot het vervoerssysteem beperken, wegwerken waardoor de deelname aan het maatschappelijk leven voor maatschappelijk kwetsbare groepen verbetert. De drempels die de toegang tot de mobiliteit beperken houden verband met de individuele vaardigheden van de weggebruikers maar kunnen ook van juridische, ruimtelijke, fysieke of financiële aard.

Om deze doelstelling te bereiken zijn tal van maatregelen noodzakelijk. Ook hier is het belangrijk om de vervoersalternatieven kwaliteitsvol uit te bouwen. Voor vele kwetsbare groepen is de fiets of het openbaar vervoer vaak de enige mogelijkheid om zich autonoom te verplaatsen. Wel dient een doordacht prijsbeleid ervoor te zorgen dat er geen nieuwe barrières ontstaan. Maar ook bij de (her)aanleg van infrastructuur en het bepalen van de bijhorende snelheidsregimes is het belangrijk aandacht te hebben voor de beperkingen waarmee vooral kinderen, ouderen en mindervalide mensen te maken hebben.

- De **doelstelling inzake verkeersveiligheid** heeft betrekking op het verminderen van de verkeersonveiligheid. Het streefdoel hierbij is om tegen 2010 de achterstand²⁰ op de Europese koplopers te halveren wat neerkomt op een vermindering van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden met 50 %. Hierbij werd rekening gehouden met de ambities die deze landen zelf hebben om hun verkeersveiligheid alsnog te verbeteren.

Ongevallen zijn meestal het rechtstreeks gevolg van het falen in één of meerdere van de drie (zijnde het voertuig, de weg of omgeving én de weggebruiker) op elkaar inwerkende elementen. Daarom zullen ook de maatregelen, gericht op het terugdringen van de verkeersonveiligheid, moeten ingrijpen op één of meerdere van deze factoren om alzo het samenspel tussen deze factoren te verbeteren. Dit kan, naargelang de doelgroep of de plaatselijke situatie, betekenen dat men het

19 Worden als 'economische knooppunten' beschouwd: - de stedelijke gebieden variërend in economisch belang en uitstraling, het netwerk van het Albertkanaal, de specifieke economische knooppunten omwille van hun impact op de werkgelegenheid. Voor de als economisch knooppunt geselecteerde gebieden of gemeenten verwijzen wij naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Onder 'poorten' wordt verstaan de zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het H.S.T.-station Antwerpen-centraal (zie Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

20 Uitgedrukt in aantal verkeersdoden op de weg per miljoen inwoners scoort Vlaanderen slecht (2001) (142 verkeersdoden per miljoen inwoners) in tegenstelling tot bijvoorbeeld Nederland dat 68 doden per miljoen inwoners kent. Vlaanderen doet het nauwelijks beter dan België in zijn geheel (145 verkeersdoden per miljoen inwoners). Van de 15 EU - landen scoren alleen Luxemburg, Griekenland en Portugal slechter.

ongevalsrisico zal trachten in te perken door (her)aanleg van de verkeersinfrastructuur (waarbij de verderzetting van het project rond gevaarlijke punten prioritaire aandacht verdient), ofwel de handelingsbekwaamheid van de betrokken doelgroep zal trachten te verhogen. Maar ook het gebruik van zo veilig mogelijke voertuigen of vervoersmodi (vb. openbaar vervoer) zal belangrijk zijn voor het al dan niet behalen van hoger vermelde ambities.

De **vierde doelstelling** heeft tot doel **de verkeersleefbaarheid** te verbeteren. Onze steden zijn objectief en subjectief niet verkeersleefbaar. De omgevingskwaliteit is er immers laag en de verplaatsingsmogelijkheden voor een groeiende groep mensen zijn er niet of onvoldoende gegarandeerd. Door de uitdijende stad gaan ze er mogelijk zelfs op achteruit. Het streefdoel van de vierde doelstelling is dan ook het verminderen van de verkeersdruk en de verkeershinder in steden door in te grijpen op het volume én de rijsnelheid van zowel het autoverkeer als het vrachtvervoer.

Ook voor het realiseren van deze doelstelling is het noodzakelijk om een modale verschuiving te realiseren naar minder belastende vervoersmodi en een aantal inefficiënties op het vlak van het wegtransport weg te werken (zie ook doelstelling bereikbaarheid). Vooral het rijdend en stilstaand autoverkeer verstikt de centra, eist te veel ruimte voor zich op en tast de kwaliteit van de lucht, de geluidsomgeving en het openbaar domein aan. Reeds eerder is gesteld dat een trendbreuk in de ontwikkeling van de automobilité pas mogelijk wordt wanneer bij de verschillende vervoersalternatieven een duidelijke kwaliteitsprong wordt gemaakt. Aanvullend is een beïnvloeding van de rijstijl (handelingsbekwaamheid) van de bestuurder noodzakelijk evenals het geven van de nodige stimuli om te komen tot een milieuvriendelijk wagenpark. Daarnaast draagt ook het behouden en het versterken van de stedenbouwkundige kwaliteit, door herinrichting van de openbare ruimte en de verkeersinfrastructuur (cfr. doortochtenproject), bij tot een positieve beleving van de omgeving.

Een **vijfde doelstelling** heeft betrekking op **het terugdringen van de schade aan de natuur en het milieu**. Het huidige vervoerssysteem is niet 'milieu' duurzaam te noemen. De vijfde doelstelling van het Mobiliteitsplan Vlaanderen wil dan ook de milieu- en de natuurschade tot een aanvaardbaar niveau terugdringen. Het streefdoel is om de milieukwaliteit progressief te verbeteren zodat de verplichtingen uit de Europese richtlijnen en engagementen aangegaan in het kader van internationale protocols worden gehaald. Ten aanzien van de transportgerelateerde CO₂-emissies wordt een stabilisatie in 2010 van deze emissies t.o.v. 1990 voorgesteld. Het streefdoel op vlak van natuur is het verminderen van de versnippering van de natuur, het ecologisch beter inpassen van transportinfrastructuur in de omgeving en het zoveel mogelijk beschermen van de natuur tegen negatieve effecten van kunstmatig licht zonder evenwel de (verkeers)veiligheid in het gedrag te brengen.

Ook om deze doelstelling te bereiken is het belangrijk om de omvang van het wegverkeer te beperken en de efficiëntie ervan te verhogen. Via het infrastructuurbeleid is het belangrijk te komen tot een goede doorstroming van het verkeer, geharmoniseerde snelheden en tot een inpassing van de infrastructuur in de omgeving. Tot slot is ook hier het bijsturen van rijstijl van de bestuurder belangrijk evenals de betrachting om te komen tot een milieuvriendelijk en energie zuinig voertuigenpark.

1.2.2 Uitdagingen voor de komende legislatuur

Voor het realiseren van de vijf strategische doelstellingen zijn zes maatregelenpakketten noodzakelijk waarvan de realisatie als een uitdaging voor de toekomstige regering kan beschouwd worden. Tezamen staan zij garant voor een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsproblematiek. Conform het Europese Witboek Transport sturen zij niet zozeer op “minder” maar wel op een “meer duurzame” mobiliteit aan.

Voor de concrete omschrijving van de verschillende maatregelen evenals de raming van de bijhorende middelen verwijzen wij naar het document Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens²¹ dat door de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 principieel werd goedgekeurd.

1.2.2.1 Uitdaging 1: Verhogen van de kwaliteit van de vervoersalternatieven

Een eerste maatregelenpakket bestaat uit een set van maatregelen die tot doel hebben een kwaliteitssprong bij de vervoersalternatieven te realiseren. Deze kwaliteitsverbetering is noodzakelijk om bij zowel het fietsverkeer, het openbaar vervoer, als de binnenvaart de vergelijking met het wegverkeer te kunnen doorstaan maar ook om te kunnen voldoen aan de steeds hogere en diverse eisen die door de gebruikers aan het vervoerssysteem worden gesteld (in termen van snelheid, comfort, prijs, betrouwbaarheid,...).

Om te komen tot een verhoogde kwaliteit van het openbaar vervoer wordt voorgesteld om het aanbod van stads- en streekvervoer drastisch uit te breiden. Deze uitbreiding is in de eerste plaats vereist in de stedelijke gebieden en in de zeer ruime spits waarin het marktaandeel in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer nog onvoldoende is. De afwerking van het programma basismobiliteit zal ertoe leiden dat overal in Vlaanderen een gelijkwaardig aanbod van stads- en streekvervoer gerealiseerd is. Het door de Vlaamse Regering goedgekeurde netmanagement voorziet ook in een evenwichtige, bijkomende bediening van alle gebieden in Vlaanderen waar het potentieelonderzoek een hoger aanbod verantwoordt. Het Pegasus-plan van de VVM De Lijn kan hierbij, wat de grootstedelijke gebieden betreft, als uitgangspunt dienen. In het kader van het netmanagement dient ook de bijkomende bediening van bedrijvenzones te worden onderzocht. In de stedelijke gebieden vormt de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer een essentiële voorwaarde om het verwerven van een groter marktaandeel te doen slagen en de kwaliteit te verhogen. Daarnaast blijft een actieve ondersteuning van de openbaar vervoerknooppunten noodzakelijk via zowel een sturend ruimtelijk beleid als een verbeterde bereikbaarheid van deze knooppunten voor de zachte vervoersmodi.

Om het comfort voor en de veiligheid van de fietser te verhogen wordt voorgesteld om te voorzien in veilige fietsinfrastructuur. Daarom wordt voorgesteld om elke gewestweg, die deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, uit te rusten met een fietspad dat voldoet aan de criteria vermeld in het vademecum fietsvoorzieningen²². Ook een beter onderhoud van de fietspaden, het beveiligen van oversteekplaatsen en het wegwerken van voor de fietser gevaarlijke punten, kunnen bijdragen tot veilige en comfortabele fietspaden.

Om de kwaliteit van de binnenvaart te verhogen wordt voorgesteld om een aantal infrastructurele knelpunten op het hoofdwatwegennet²³ weg te werken. Deze verhinderen een ononderbroken

21 Principieel goedgekeurd voor de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 (VR/2003/19.09/DOC.0925 en VR/2003/17.10/DOC.0925Bis).

22 Afdeling verkeerskunde, Vademecum Fietsvoorzieningen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

23 Voor de kleinere waterwegen die nog een economische functie uitoefenen, wordt voorgesteld om hun huidige vaarkenmerken te behouden zodat zij hun functie als toevoernet naar het hoofdwatwegennet behouden.

doorvaart van schepen. Voorbeelden van probleempunten zijn een onvoldoende doorvaartbreedte of -diepte, onvoldoende hoogte van bruggen, beperkte werking van sluizen, onvoldoende overslagcapaciteit, enz²⁴. Om de beschikbaarheid van het waterwegennet te vergroten is ook een uitbreiding van de bedieningsuren noodzakelijk.

Maar ook het opvolgen en begeleiden van het binnenvaartverkeer is nodig. Hiervoor bestaan reeds de aanzetten van verschillende systemen. Om de binnenscheepvaart effectief te ondersteunen is integratie van deze systemen nodig. Voor de scheepvaartbegeleiding is, buiten het lokaliseren en opvolgen van schepen, het van op afstand of volautomatisch bedienen van de kunstwerken noodzakelijk om verliestijden te minimaliseren.

Naast een meer klantgerichte instelling moet op termijn, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer, ook consequent gewerkt worden aan multimodale vervoersmogelijkheden en netwerken die geïntegreerd worden gemanaged. Enkel op deze manier is een deur tot deur service mogelijk. Voor het personenvervoer wordt daarom voorgesteld om binnen de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn mobiliteitscentrales op te zetten die geïntegreerde mobiliteitsdiensten kunnen aanbieden. De aangeboden diensten kunnen variëren van informatie tot vervoer (op aanvraag).

Voor het goederenvervoer laat de oprichting van modusneutraal informatiepunt toe om bedrijven te begeleiden bij hun logistieke reorganisatie. Het biedt ook een grotere markttransparantie inzake multimodale transportmogelijkheden. Verder is er nood aan de uitbouw van multimodale transportplatformen en tracking en tracing systemen over de verschillende modi heen.

1.2.2.2 Uitdaging 2: Doelmatig infrastructuurbeleid voor het wegverkeer

Het tweede maatregelenpakket bevat een set van mogelijke beleidsinitiatieven gericht op een zo efficiënt en effectief mogelijk beheer en gebruik van de bestaande weginfrastructuur in plaats van op de verdere uitbouw ervan²⁵. Zoals eerder vermeld, beschikt Vlaanderen, in vergelijking met onze buurlanden, reeds over een goed uitgebouwd wegnnet. Wel dient een duidelijke categorisering te worden doorgevoerd tussen de hoofdtransportnetten die een verbindende functie hebben op internationaal en regionaal niveau en de onderliggende netten die eerder een ontsluitende of toegangsverlenende functie hebben. Deze categorisering dient op het terrein effectief te worden doorgevoerd en ondersteund door bijhorende snelheidsregimes en bewegwijzering.

Om tot een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit op de hoofdwegennet te komen is het wel nodig de capaciteit te verhogen. Daarom wordt voorgesteld om capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwegennet en de primaire I wegen weg te werken, verkeerssturingssystemen uit te bouwen en een aantal missing links²⁶ (vb. Oosterweelverbinding, N49, ...) te realiseren. Het gewenste doorstromingspeil op het hoofdwegennet dient door middel van gerichte investeringen in infrastructuurknelpunten (vb. R0 Wemmel – Kraainem) en het aanbrengen van een coherente bewegwijzering te worden verbeterd. Tot slot moet ook het kwaliteitsniveau (in termen van onderhoudstoestand) van zowel de weg als van de weguitrusting en de wegaanhorigheden worden verbeterd.

Om tot geharmoniseerde snelheden op de hoofdinfrastructuur te komen dienen op korte termijn intelligente vervoerssystemen te worden uitgebouwd die zowel een gunstige invloed hebben de capaciteit van

24 Voor een concrete opsomming van de uit te voeren werken verwijzen wij naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsaanbevelingen, project 5

25 Resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan – stuk 1040 (2001-2002) – nr 3

26 Voor een overzicht van de missing links verwijzen wij naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens (VR/2003/19.09/DOC.0925 en VR/2003/17.10/DOC.0925Bis)

de netwerken, als op de veiligheid en de verkeersemisies in het algemeen en de CO₂-uitstoot in het bijzonder. Het verkeersbeheer langs de weg gebeurt momenteel vanuit het verkeersinfocentrum Antwerpen. De inzet van innoverende telematicasystemen en een gesystematiseerde samenwerking met andere actoren in dit domein (N.M.B.S., VVM De Lijn, ...) draagt bij tot het ter beschikking stellen aan de weggebruiker van de noodzakelijke informatie om de reisweg aan te vatten of verder te zetten.

Voorgesteld wordt om naast Antwerpen, volgende legislatuur te starten met de uitbouw van regionale verkeerscentra te Gent en Brussel zodat in de toekomst de belangrijkste verkeersknooppunten worden afgedekt. Dit impliceert dat de verkeersassen in en rond de Vlaamse Ruit verder worden uitgerust met sturingssystemen. Het verkeersinfocentrum Antwerpen wordt verder uitgebouwd tot een kenniscentrum voor verkeersbeheer.

Om het ongevalsrisico te verminderen wordt voorgesteld om op hoofdwegen niet alleen de snelheids-, alcohol- en drugscontroles op te voeren maar ook de controle op overlading van vrachtwagens. Tijdens belangrijke wegeniswerken wordt voorgesteld om bovenop de bestaande infrastructuur mobiele detectie-, waarschuwings- en begeleidingssystemen in te zetten die gecoördineerd worden aangestuurd vanuit het verkeersinfocentrum Antwerpen.

Op het onderliggend wegennet wordt voorgesteld om het ongevalsrisico te beperken via een gericht investeringsbeleid voor de zwakke weggebruiker. Deze inspanningen moeten zich vooral concentreren op snelheidsbeheersing, de aanleg van veilige fietsinfrastructuur en het beveiligen van schoolomgevingen. De bestaande convenanten met gemeenten bieden een goede basis om de huidige gezamenlijke inspanningen verder te zetten. Tevens dient aandacht te worden besteed aan de verdere herinrichting van doortochten (verkeersleefbaarheid) en het wegwerken van gevaarlijke zones en punten (verkeersveiligheid). Het project gevaarlijke punten, waarvan de eerste concrete realisaties op het terrein zichtbaar worden, moet worden verder gezet. Het aanhouden van het huidige investeringsritme hiervoor laat toe om op korte termijn verdere resultaten op het vlak van de verkeersveiligheid te boeken. Op lange termijn kan een gelijkaardig project op vlak van doortochten hierop een vervolg zijn.

Om te komen tot een inpassing van de infrastructuur in de natuurlijke omgeving wordt voorgesteld om bij de aanleg en herinrichting van infrastructuur maximaal gebruik te maken van de kennis en ervaringen inzake natuurtechnische milieubouw en de interne milieuzorg. Een prioriteitenlijst dient opgemaakt te worden om niet- of moeilijk omkeerbare versnipperingsprocessen aan te pakken. Aanvullend dient de samenhang tussen habitats te worden versterkt.

Verder wordt voorgesteld om bij investerings- of vervangingswerken de modernste technologie inzake wegverlichting, verkeerslichten, enz. in te zetten om zo de natuurlijke omgeving minder te belasten (lichtvervuiling, energieverbruik, ...).

Bij de inpassing van de infrastructuur in de stedelijke omgeving dient, zoals reeds eerder vermeld, de aandacht vooral uit te gaan naar snelheidsbeheersing maar ook naar de plaats, die het openbaar vervoer, de fietser en de voetganger toebedeeld krijgen. Door gebruik te maken van het instrument van de streefbeelden kan gekomen worden tot een evenwichtige inrichting van de weginfrastructuur. Een nauwe betrokkenheid van de bewoners zal het ontwerp ten goede komen.

1.2.2.3 Uitdaging 3: Efficiënt gebruik van vervoermiddelen en infrastructuur

De derde set van maatregelen is erop gericht om een aantal inefficiënties binnen het transportsysteem aan te pakken. Vooral binnen de grootstedelijke gebieden zal de uitbouw van de vervoersalternatieven en een gericht infrastructuurbeleid voor het wegverkeer onvoldoende zijn om alle mobiliteitsproblemen onder controle te krijgen. Vandaar dat ook een aantal inefficiënties dienen aangepakt te worden.

Een eerste vorm van inefficiëntie houdt verband met het dominant gebruik van de (vracht)wagen in de mobiliteit. Om te komen tot een hoger marktaandeel van de vervoersalternatieven dient niet alleen de

kwaliteit ervan te worden verbeterd (zie uitdaging 1) maar ook het gebruik te worden gestimuleerd via vervoersmanagement en een gericht promotiebeleid naar de potentiële doelgroepen. Vooral het wegnemen van een aantal vooroordelen is hierbij belangrijk. Alternatieve modi doen het vaak beter dan niet-gebruikers denken. Maar ook het betrekken en overtuigen van vak- of belangenorganisaties mag hierbij niet over het hoofd gezien worden.

Naast promotie en vervoersmanagement kunnen ook prijsmaatregelen de aantrekkelijkheid van de alternatieve modi op korte termijn vergroten en zo leiden tot een hoger gebruik en een grotere klantenbinding. Daarom wordt voorgesteld om de huidige prijzenpolitiek, bij zowel openbaar (aangepaste tarieven) vervoer als bij vervoer te water (verlaagde vaarrechten), te behouden.

Om het gebruik van de vervoersalternatieven (binnenvaart in het bijzonder) te stimuleren kunnen ook een aantal ondersteunende maatregelen worden uitgewerkt zoals (een financiële tussenkomst bij) het aanleggen van infra- en suprastructuren (eventueel in publiek-private samenwerking) en het in dit verband tot stand brengen van een EU-kaderreglementering ter ondersteuning van het beleid. De reeds bestaande overeenkomst voor het bouwen van kaaimuren blijft behouden en kan als voorbeeld gebruikt worden voor nieuwe PPS-constructies. Ook dient een nieuw scheepvaartdecreet te worden uitgewerkt om aan de behoeften van de binnenvaartsector te kunnen voldoen.

Een tweede vorm van inefficiëntie situeert zich op het vlak van het gebruik van de vervoermiddelen. Vooral de lage bezettingsgraden in het personenvervoer, met name in het woon-werkverkeer dienen bij voorrang te worden aangepakt. Om de bezettingsgraad van de wagens te behouden en zo mogelijk te verhogen, dient carpooling verder (fiscaal) gestimuleerd te worden en dienen binnen de grootstedelijke gebieden pilootprojecten voor carsharing te worden uitgewerkt. Voor het goederenvervoer dient onderzocht te worden op welke wijze men hier kan komen tot een verhoging van de beladingsgraad.

De concentratie van verplaatsingen in de piek is een laatste vorm van inefficiëntie. Daardoor wordt het mobiliteitsbeleid geplaatst voor een haast onmogelijke taak om op een kostefficiënte manier aan de vervoersbehoeften te voldoen. Om tot een betere spreiding van de vervoersvraag in de tijd te komen is het belangrijk om telewerken gedurende enkele uren per dag of 1 dag per week versneld ingang te doen vinden. Daarvoor moeten wel, in overleg met de federale overheid, een aantal juridische problemen weggewerkt worden. Maar ook bedrijven kunnen worden gestimuleerd om, in het kader van het bedrijfsvervoersmanagement, te komen tot meer variabele uren, 4-dagenweek, enz. Gezien de maatschappelijke impact van alternatieve arbeidsvormen is het belangrijk om via gerichte communicatie- en betrokkenheidsacties het draagvlak voor deze maatregel te versterken.

Ook het verspreiden van gerichte verkeersinformatie naar de weggebruikers (via het verkeersinformatiecentrum) kan leiden tot een verschuiving van de vervoersvraag in de tijd. Ook hier kan gezocht worden naar vormen van samenwerking tussen de overheid en de privé (vb. telecom operatoren). Het is wel belangrijk om erop te waken dat de verkeersinformatie toegankelijk blijft voor het grote publiek.

1.2.2.4 Uitdaging 4: Verhogen van de handelingsbekwaamheid en bekomen van een mentaliteitswijziging

In het vierde maatregelenpakket gaat de aandacht naar het realiseren van een “sociaal” competent mobiliteitsgedrag. Snelheidsovertredingen van autobestuurders, overlading van vrachtwagens, rijden onder invloed van alcohol of medicijnen, agressief rijgedrag zijn slechts enkele voorbeelden van gevaarpotentiële situaties die door een beïnvloeding van individueel gedrag zouden kunnen verkleind worden. Om de gewenste mentaliteitswijziging tot stand te brengen vraagt het Vlaamse

Parlement²⁷ dat op korte termijn de aandacht wordt toegespitst op de mentaliteit van de huidige weggebruikers.

Om tot een verhoogde rijvaardigheid bij de weggebruiker te komen, wordt voorgesteld om in samenwerking met diverse organisaties en instanties specifieke projecten²⁸ uit te werken die de stuurvaardigheid verhogen. Hierbij gaat de aandacht in eerste instantie uit naar jongeren, motorrijders en senioren, groepen die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt als kwetsbaar te omschrijven zijn.

De handelingsbekwaamheid van vooral jonge weggebruikers dient verbeterd te worden door in samenwerking met de scholen, jongerenorganisaties, enz. allerlei initiatieven uit te werken of te ondersteunen die jongeren aanzetten tot een maatschappelijk verantwoord verkeersgedrag. Ook gemeenschappelijke campagnes vanuit de verschillende beleidsdomeinen (milieu, mobiliteit, welzijn, cultuur) kunnen bijdragen om de effecten van onveilig rijgedrag in een bredere context te plaatsen.

Verkeersongevallen veroorzaken niet alleen veel maatschappelijke kosten en veel persoonlijk leed. Ook voor het bedrijfsleven betekenen zij een verlies aan kapitaal, arbeidsuren, enz. Daarom wordt voorgesteld om in onderlinge samenwerking een actieprogramma uit te werken om de veiligheidscultuur bij bedrijven algemeen ingang te doen vinden.

Daarnaast blijft een goede naleving van de verkeersreglementering belangrijk. Voorgesteld wordt om het informatie- en communicatiebeleid inzake mobiliteit de komende vijf jaar, in orde van belangrijkheid, vooral te richten op de problematiek van overdreven rijnsnelheid, het dragen van de autogordel²⁹ en het rijden onder invloed (alcohol en drugs). Omdat algemene sensibilisatiecampagnes op korte termijn onvoldoende effectief zijn om te komen tot een naleving van de vigerende verkeersregels, wordt voorgesteld om doelgericht onbemande camera's in te zetten die de overtredingen automatisch vaststellen en beboeten. Tegelijk dient de overheid erover te waken dat er eenduidige signalen vanuit de verkeerssignalisatie en de weginrichting naar de weggebruiker worden gegeven. Ook het gebruik van ISA kan hierbij helpen.

De zorg voor een goede naleving van de verkeersreglementering dient ook sterker onder de aandacht te worden gebracht van de gemeentelijke instanties. Ook de communicatie met de bevolking moet, met het oog op het vergroten van het maatschappelijk draagvlak geïntensifieerd worden.

Om te komen tot een adequate aanpak van de gedragsproblemen³⁰ bij weggebruikers wordt voorgesteld om pilootprojecten op te starten die het (therapeutisch) behandelen van gedragsproblemen (verband houdend met rijgedrag) tot doel hebben. Hierbij kan ten volle gebruik gemaakt worden van de ervaringen die op dit vlak reeds in het buitenland werden opgedaan.

Rijstijl en rijgewoonten zijn niet alleen van invloed op de verkeersveiligheid. Zij zijn ook bepalend voor zowel het energieverbruik als het emissieniveau van de voertuigen. Om te komen tot een milieuvriendelijke rijstijl wordt voorgesteld om via grootschalige actie- of sensibiliseringsprogramma's de bestuurders op een eenvoudige manier de principes van milieuvriendelijk rijgedrag aan te leren. In overleg met de transportsector en de opleidingscentra worden initiatieven ontwikkeld die leiden tot een lager brandstofverbruik. Ook hier kan gedacht worden aan het inschakelen van rijsimulatoren.

27 zie resolutie betreffende aanbevelingen inzake het ontwerp van Mobiliteitsplan – stuk 1040 (2001-2002) – nr 3

28 Deze initiatieven kunnen afhankelijk van de doelgroep bestaan uit zowel gerichte trainingen, het voorzien in de mogelijkheid tot het op regelmatige basis testen van de eigen rijvaardigheid, opfriscursussen maar kunnen ook het aanleren of bijsturen van het rijgedrag met behulp van simulatoren.

29 Onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid wees uit dat Vlaanderen jaarlijks 73 verkeersdoden minder zou tellen indien de veiligheidsgordel even vaak zou gedragen worden dan in Duitsland of het Verenigd Koninkrijk. Globaal doet het dragen van de veiligheidsgordel het risico op een dodelijk letsel bij een ongeval met 40 % afnemen.

30 De belangrijkste probleemgebieden zijn drugsgebruik, overdreven snelheid, alcoholmisbruik en verkeersagressie (zie besluiten Staten-Generaal inzake verkeersveiligheid).

1.2.2.5 Uitdaging 5: Een intelligent, veilig en milieuvriendelijk voertuigenpark

Het vijfde maatregelenpakket heeft tot doel om technologische innovaties versneld ingang te doen vinden in het voertuigenpark zodat de milieuvriendelijkheid en energie-efficiëntie ervan verbetert. De mate waarin deze verbeteringen zich in praktijk zullen manifesteren is afhankelijk van de snelheid waarmee de nieuwe technologieën op de markt worden gebracht (tegen een redelijke kostprijs) maar ook van de publieke aanvaarding ervan.

Om de energie-efficiëntie van het voertuigenpark te verbeteren wordt voorgesteld om de verkeersbelasting te hervormen ten voordele van voertuigen met een laag brandstofgebruik (CO₂-uitstoot), gekoppeld aan een lage emissie. Aanvullend zal het nodig zijn om door middel van een doorgedreven informatie- en sensibilisatiecampagne en gerichte stimuli te komen tot een gewijzigd aankoopgedrag van de voertuigen.

Om de milieukarakteristieken van het voertuigenpark te verbeteren denken we zowel aan innovaties op vlak van de motorarchitectuur en brandstoftoevoer als aan boorddiagnose systemen die de bestuurder waarschuwen voor defecten en voorkomen dat auto's, eens in gebruik, door een slechte afregeling of een gebrekkig onderhoud toch zwaarder zouden gaan vervuilen. Met betrekking tot de geluidsproblematiek werken de auto-industrie en de bandenfabrikanten aan een nieuwe generatie banden die tegelijk geluidsarm zijn, een lage rolweerstand bezitten, slijtvast zijn en een goede wegligging garanderen. De verwachtingen zijn evenwel het hoogst gespannen ten aanzien van de invoering van alternatieve aandrijfsystemen die zowel de geluidsproductie als de emissies bijna tot nul herleiden.

Voorgesteld wordt om, naast het integreren van milieukarakteristieken in de verkeersbelasting, de volgende legislatuur de aandacht vooral toe te spitsen op de voorbeeldfunctie van de overheid (vb. via vlootquota) en op het verhogen van de milieuperformantie van (vracht)wagens in bedrijfsvloten. Dit laatste betekent bijvoorbeeld dat de aankoop wordt gestimuleerd van nieuwe voertuigen uitgerust met o.a. roetfilters of dat bestaande voertuigen worden omgebouwd (retrofit). Bij het uitwerken van dergelijke acties is het belangrijk de betrokken doelgroep te overtuigen en nauw te betrekken bij het tot stand komen van dergelijke acties.

Om de veiligheidskarakteristieken van het voertuigenpark te verbeteren, bieden vooral ontwikkelingen op vlak van telematica en elektronica perspectieven. Zij zorgen ervoor dat de bestuurders beter geïnformeerd, geadviseerd en desgevallend gecorrigeerd worden door een heel gamma aan (veiligheids)voorzieningen zonder daarbij autonoom hun beslissingsrecht te verliezen. Navigatiesystemen leiden de bestuurder feilloos naar de plaats van bestemming. Maar ook inlichtingen over de verkeerssituatie kunnen in de toekomst door het voertuig worden verwerkt op basis waarvan de computer richtsnelheden of alternatieve wegen aangeeft. In geval van pech of bij een ongeval wordt onmiddellijk een centrale opgebeld, hulp gestuurd en zo mogelijk zelfs het defect hersteld. Vandaar dat verder werk dient gemaakt te worden van een gecoördineerde aanpak van de informatie en de communicatie met het voertuig. Ook hier kan het verkeerscentrum een belangrijke rol spelen.

Dankzij technologische ontwikkelingen zou het ook mogelijk moeten zijn om de botsvriendelijkheid van auto's te vergroten en de veiligheid voor de inzittenden te verbeteren. De ontwikkeling van nieuwe materialen en de invoering van nieuwe en geavanceerde ontwerpmethoden moet toelaten om in de toekomst de constructie van auto's bij aanrijding intact te laten. Voor de komende legislatuur is het belangrijk in eerste instantie te kijken naar een versnelde introductie van ISA (Intelligente SnelheidsAanpassing). Door ISA in combinatie met andere toepassingen aan de bestuurders aan te bieden wordt de kostprijs van dergelijke systemen voor de gebruiker verlaagd. Ook hier kunnen informatiecampaagnes de gebruiker wijzen op de voordelen van dergelijke systemen.

1.2.2.6 Uitdaging 6: bestuurlijk en organisatorisch voorstellen

Naast hoger vermelde inhoudelijke accenten kunnen ook een aantal bestuurlijke en organisatorische bekommernissen naar voren geschoven worden die van belang zijn voor het tot stand komen van een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit. In de volgende legislatuur wordt prioritair de aandacht gevraagd voor onderstaande maatregelen.

- Mobiliteitsproblemen zijn vaak complexe problemen die enkel kunnen opgelost worden als tussen de verschillende bestuursniveaus en over de beleidsdomeinen heen wordt samengewerkt. Afhankelijk van de aard van het probleem moeten de relevante partners dan ook op een georganiseerde en procesmatige wijze kunnen samengebracht en ingezet worden. De laatste jaren wordt hierbij meer en meer aandacht besteed aan de methode van de gebiedsgerichte samenwerking als bestuurlijke oplossing voor dergelijke complexe maatschappelijke problemen. Voorgesteld wordt om, naar analogie met het Masterplan Antwerpen, ook voor de overige grootstedelijke gebieden de mobiliteitsproblemen uit te klaren via een gebiedsgerichte samenwerking.
- De aanleg van verkeers- en vervoersinfrastructuur wordt alsmaar moeilijker. In de wetgeving op de ruimtelijke ordening zijn specifieke bepalingen opgenomen over vergunningen voor werken van algemeen belang (artikel 103 en 127 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening). Van deze mogelijkheden dient in praktijk optimaal gebruik te worden gemaakt. Wanneer zou blijken dat deze mogelijkheden ontoereikend zouden zijn, dienen nieuwe initiatieven overwogen te worden (te nemen binnen de sectorwetgeving zelf of binnen de wetgeving op de ruimtelijke ordening).
- Met betrekking tot de financiering van een duurzaam mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld dat de huidige middelen ontoereikend zijn. Zuinigheid (welke middelen worden er door het beleid ingezet), efficiëntie (wat wordt er met de middelen gedaan), effectiviteit (op welke wijze wordt de samenleving beter van hetgeen door de overheid wordt gedaan) zijn de sleutelwoorden bij een doelmatige aanwending van de middelen. Aanvullend zullen extra middelen noodzakelijk zijn. Perspectieven naar financiering worden geboden door ontwikkelingen op Europees niveau inzake het heffen van gebruiksrechten maar ook door publiek private samenwerking.
- Een grote zwakte van het huidige mobiliteitsbeleid, zowel op lokaal als gewestelijk niveau, ten aanzien van vooral het ruimtelijk- en het milieubeleid, is gelegen in het ontbreken van een juridisch statuut voor de mobiliteitsplanning. Daarom wordt voorgesteld om een planningsdecreet voor de mobiliteitsplanning in Vlaanderen op te maken. Aanvullend wordt de goedkeuring van het mobiliteitsplan Vlaanderen gevraagd. Dit regionaal beleidskader zou dan kunnen fungeren als referentie- en toetsingskader voor de opmaak en de bijsturing van de lokale mobiliteitsplannen die in het kader van het mobiliteitsconvenant werden opgemaakt. Ook de andere beleidsinstrumenten kunnen binnen een dergelijk planningsdecreet hun plaats krijgen. We denken hierbij zowel aan de bestaande instrumenten zoals de streefbeelden, de ruimtelijke uitvoeringsplannen en –structuurplannen maar ook nieuw te ontwikkelen instrumenten zoals de mobiliteitseffectenrapportage. Een dergelijk instrument zou toelaten om de ontstaansmechanismen van de mobiliteit bij te sturen.
- Het opvolgen van de effectiviteit van het mobiliteitsbeleid wordt steeds vaker naar voren geschoven als een mogelijkheid om te komen tot een grotere transparantie en een hogere efficiëntie van het gevoerde beleid. Door een antwoord te zoeken op de vragen of de vooropgestelde doelstellingen worden bereikt (op de meest kostefficiënte manier) en zo niet, welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen, of er beleidsmatig kan worden bijgestuurd en welke lessen hieruit voor de toekomst kunnen getrokken worden, kan doelgericht en corrigerend worden opgetreden. Voorgesteld wordt om volgende legislatuur prioritair aandacht te besteden aan het ontwerpen van een monitoringssysteem voor het mobiliteitsbeleid dat inzicht verschaft in de ontwikkelingen die zich voordoen in de externe omgeving, de mate waarin strategische beleidsdoelstellingen worden gehaald en de mate waarin concrete projecten werden uitgevoerd en tot de beoogde resultaten hebben geleid.
- Kennis en informatie zijn de voornaamste ‘grondstoffen’ voor een kwaliteitsvolle beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering, monitoring en beleidsevaluatie. Deze

kennis en informatie is aanwezig in Vlaanderen maar zit in praktijk verspreid bij verschillende actoren (overheden, maatschappelijk middenveld, universiteiten, steunpunten, enz.) en is bijgevolg niet altijd toegankelijk voor het beleid. Daarnaast zijn er domeinen die op wetenschappelijk vlak onvoldoende ontwikkeld zijn (vb. het domein van de gedragswetenschappen). Zowel het kanaliseren van de reeds aanwezige kennis, als het invullen van kennishiaten dient dan ook de volgende legislatuur tot de zorg van de overheid te behoren. In dat kader dient ook de rol van de eigen 'kennisbeheerders' verder te worden uitgebouwd met het oog op een betere informatieoverdracht binnen de administratie.

- Om pro-actief input te leveren en mee te werken aan het Europees transportbeleid, zowel bij de totstandkoming van de eerste tekst van de Commissie als bij de onderhandelingen en de totstandkoming van de teksten in de Raad, is het belangrijk te kunnen beschikken over een Europese cel en een Europees comité voor het beleidsdomein mobiliteit. Deze cel is ook belast met het documentatie- en kennisbeheer inzake Europees beleid. Per nieuw voorstel van richtlijn wordt een trajectbegeleider aangeduid, zodat de omzettingfase (advies en betrokkenheid of regelgeving) efficiënter kan verlopen. Ook de informatiedoorstroming dient te worden geoptimaliseerd om gefundeerde en gedragen standpunten te kunnen innemen.
- Tot slot wordt voorgesteld om samenwerkingsverbanden³¹ af te sluiten tussen het beleidsdomein mobiliteit, leefmilieu en stedenbouw en ruimtelijke planning om de expertise binnen het huidige departement Leefmilieu en Infrastructuur, via de vzw FITA, ter beschikking te stellen aan Vlaamse bedrijfsleven voor projecten in het buitenland.

1.2.3 Aanbevelingen voor een verdere staatshervorming

Het voeren van een mobiliteitsbeleid vereist een aantal mogelijkheden tot optreden. Zo moeten een aantal voorschriften aan de gebruiker kunnen opgelegd worden waarop toezicht dient uitgeoefend te worden. Bij een eventuele overtreding moet men dan weer gepast kunnen optreden.

De bevoegdheden hiertoe behoren niet toe aan de gewestelijke overheid of worden telkens weer in vraag gesteld door de federale instanties. Een en ander hypothekeert in belangrijke mate het voeren van een efficiënt mobiliteitsbeleid door de gewestelijke overheid.

Daarom vraagt het Vlaamse Parlement dat de bevoegdheid over de verkeersreglementering geregionaliseerd zou worden. Vlaanderen kan onmogelijk het beoogde veiligheidsniveaus bereiken indien het niet zelf over de reglementering en de controle erop kan beschikken.

Dat is het geval voor:

- de veiligheidsnormering van de infrastructuur (bijvoorbeeld de vorm en het uitzicht van verkeersdrempels, normen voor fietspaden);
- en de aanvullende reglementering op gemeente- en provinciewegen.

Aanvullend zou het wenselijk zijn om ook de volledige regelgeving van de binnenvaart over te hevelen naar de gewesten.

In het verlengde van de vraag naar een zo efficiënt en effectief mogelijke aanwending van overheidsmiddelen vraagt het Vlaamse Parlement om ook het regionale (niet gewestoverschrijdend treinvervoer) reizigersvervoer te regionaliseren. Hierbij kan gedacht worden aan de overheveling naar de gewesten van de bevoegdheden tot het vaststellen van de normen voor het aanbod van de regionale spoorweglijnen, waarbij de betrokken filialen van de NMBS belast kunnen blijven met de infrastructuur en de exploitatie en dit in opdracht en voor rekening van de gewesten. In dit kader kunnen ook samenwerkingsverbanden inzake exploitatie van lijnen uitgewerkt worden. Op die manier zal Vlaanderen in de toekomst zelf kunnen beslissen of bepaalde verbindingen met de trein

³¹ De terbeschikkingstelling van de expertise van het huidige departement LIN aan het betrokken Vlaamse bedrijfsleven voor projecten in het buitenland, via de vzw FITA, wordt na invoering van het project 'Beter Bestuurlijk Beleid, afhankelijk van samenwerkingsverbanden die dienen afgesloten te worden tussen de beleidsdomeinen mobiliteit, leefmilieu, stedenbouw en ruimtelijke planning.

of met een snelle tram en/of busverbindingen, al dan niet in eigen bedding, uitgebaat moeten worden.

Centraal binnen het mobiliteitsbeleid staat het realiseren van een modale verschuiving. Om te voorzien in de vereiste infrastructuur (vb. fietsinfrastructuur, ...), nodig voor het realiseren van een modale verschuiving, dienen vaak onteigeningen te worden uitgevoerd. Het Vlaamse gewest staat wel in voor de onteigening van deze gronden maar is hiervoor afhankelijk van het federaal aankoopcomité. Deze afhankelijkheid vertraagt in praktijk vaak de realisatie van de infrastructuur. Het Vlaamse Parlement vraagt dan ook dat de onteigeningsbevoegdheid ter sprake wordt gebracht bij onderhandelingen over een mogelijke verdere staatshervorming.

In haar resolutie pleit het Vlaamse Parlement voor een differentiatie tussen de functie die autosnelwegen vervullen en de functie die andere wegtypes in Vlaanderen hebben. Om de concurrentie tussen beide netwerken te vermijden dient men aldus het Vlaamse Parlement te streven naar een complementariteit tussen een internationaal transitnetwerk en een ondersteunend verkeersveilig regionaal en lokaal netwerk. Ten aanzien van dit laatste stelt het Vlaamse Parlement dat de gemeenten op hun grondgebied de volle bevoegdheid moeten krijgen voor de wegen met een overwegende lokale functie. Verder moet het wegbeheer op provinciale niveau worden afgeschaft en moet het beheer over gewestwegen die hun bovenlokale functie hebben verloren bij de gemeenten komen.

2 Zeehavenbeleid

2.1 Omgevingsanalyse

2.1.1 Huidige situatie, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties

De zeehavens zijn de basis van de Vlaamse economie. De Vlaamse havens hebben, evenals Vlaanderen, een unieke ligging namelijk zeer centraal in Noordwest-Europa en op het knooppunt tussen de zee en een zeer groot hinterland. Dit schept enorme mogelijkheden voor de economische ontwikkeling. De werkgelegenheid in de havengebieden zelf is zeer groot (bijna 98.000 mensen in 2001), evenals de investeringen (2,1 miljard euro in 2001) en de toegevoegde waarde (9,9 miljard euro in 2001). Daarbij komt nog de zeer belangrijke werkgelegenheid maar ook de investeringen buiten het havengebied die rechtstreeks of onrechtstreeks met de havens gerelateerd zijn.

Het gezamenlijk marktaandeel van de Vlaamse zeehavens in de Le Havre - Hamburg range is in de periode 1980-2002 geëvolueerd van 17,9 % tot 21,8 %. De Le Havre - Hamburg range is de maritieme toegangspoort van Noord - West-Europa. Op geen enkele plaats ter wereld zijn er op zo een geringe oppervlakte zoveel grote havens. Met name de grootste (Rotterdam) en de op één na grootste haven in Europa (Antwerpen) liggen in dit gebied.

Toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens

De toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens, zowel van landzijde als van zeezijde is cruciaal.

De **maritieme toegankelijkheid** van de Vlaamse zeehavens wordt door twee factoren bepaald:

- de dimensionering (breedte, diepte) van de vaargeulen en het *technisch beheer* van de scheepvaartweg (onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken, wrakkenopruiming);
- het *nautisch beheer* van de maritieme vaarwegen voor de garantie op veilig en vlot gebruik van de vaarwegcapaciteit. Een veilig scheepvaartverkeer is ook een garantie voor de externe veiligheid, nl. die van de omgeving, de infrastructuur, de omwonenden en het milieu. Een vlotte verkeersafwikkeling houdt in dat er zo weinig mogelijk belemmeringen voor de scheepvaart optreden om nodeloze en (te) dure vertragingen en wachttijden te vermijden.

Daarnaast zijn ook de havenaanloopkosten belangrijk. Deze worden samengesteld uit :

- loodsgeldtarieven op de maritieme vaarwegen vastgesteld door de Vlaamse overheid;
- tarieven bepaald door de havenautoriteiten voor aan- en afmeren, slepen, dokloodsen, havenrechten.

Een doelmatig nautisch beheer genereert ook positieve maatschappelijke effecten inzake:

- de bescherming van het milieu;
- een verbeterde mobiliteit van goederen;
- de economische groei van de havens en van de maritieme sector.

Hierbij moet rekening gehouden worden met het scheepsaanbod, dat in volle evolutie is met schaalvergroting als belangrijkste kenmerk

De **toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens aan de landzijde**, in het bijzonder wat de kusthavens betreft, maar zeker ook voor de meer landinwaarts gelegen havens, is cruciaal voor de

logistieke afwikkeling van de trafiekstromen in de havens. De ontsluiting over land (hinterlandverbindingen) wordt beschreven in het vorige hoofdstuk (mobiliteit).

Strategische visie voor het Vlaams gewestelijk zeehavenbeleid

Vlaanderen streeft naar de maximalisering van “de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens via de uitwerking van een langetermijnvisie voor het Vlaams zeehavenbeleid en strategische plannen voor de verschillende zeehavens”.

De doelstelling van de opmaak van een Langetermijnvisie voor het Vlaams zeehavenbeleid, een project dat momenteel in uitwerking is, is de uitwerking van een strategische visie voor het Vlaams gewestelijk zeehavenbeleid. In deze visie worden de doelen van het gewestelijk zeehavenbeleid, de strategieën om deze doelen na te streven en de beleidsinstrumenten die nodig zijn om deze strategieën uit te voeren, vastgelegd.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd in 1997 gewezen op de noodzaak om de havengebieden duidelijk af te bakenen (d.i. het vastleggen van de buitengrens, niet de ruimtelijke invulling). In het Havendecreet van 1999 werd deze noodzaak nogmaals geëxpliciteerd. Ondertussen zijn er wel voorlopige begrenzingen van de havengebieden vastgelegd.

Het regeerakkoord van de Vlaamse regering van 1999 stelde dat voor elk van de Vlaamse zeehavens een “geïntegreerd Strategisch Plan” moest worden gemaakt. Deze Strategische Plannen moeten multidisciplinair de functie en de gewenste ontwikkeling van de zeehaven en zijn relatie met de omgeving beschrijven op korte (5 jaar), middellange (10-15 jaar) en lange termijn (25-30 jaar). Dit plan moest dan vertaald worden naar een streefbeeld van de gewenste ontwikkeling en een voorstel van actieplan op korte en op langere termijn.

Tijdens de voorbije legislatuur werd volop gewerkt aan deze Strategische Plannen. Voor Gent ligt sedert juni 2002 een voorlopig einddocument voor. Voor de linkeroever van de haven van Antwerpen wordt sinds 1999 daaraan gewerkt. Voor de rechteroever is het plan later van start gegaan. Voor de haven van Brugge - Zeebrugge is een plan in opmaak en voor de haven van Oostende is de opmaak van het strategisch plan in 2002 gestart.

Noodzaak aan afstemming

Bij de uitwerking en de implementatie van het zeehavenbeleid dient met zeer veel betrokken actoren te worden samengewerkt. Tussen deze actoren, die de hele scoop van belangen en functies binnen een havengebied omvatten, wordt continu gestreefd naar afstemming.

- afstemming tussen de verschillende betrokken beleidsdomeinen in het streven naar efficiënt ruimtegebruik

Door hun specifieke functies zijn havens steeds gelegen aan de kust of aan grote rivieren. Hiermee treden de havens voor wat de ruimte-inname betreft quasi onvermijdbaar in concurrentie met andere functies binnen het havengebied, bvb. de ecologisch waardevolle gebieden aan de kust of aan de rivieren, toerisme, patrimonium,... De problematiek van de ruimte-inname doet zich evenzeer voor in de diep landinwaarts gelegen havens. De verhouding tussen enerzijds de poortfunctie van de havens (waardoor er een grote behoefte bestaat aan ruimte voor havens) en anderzijds de beperkte ruimte in Vlaanderen in de nabijheid van havens zorgt ervoor dat materies zoals ruimtelijke compensatie die voortvloeien uit Europese richtlijnen of opgelegd worden vanuit het decreet natuurbehoud (dat uitvoering geeft aan deze richtlijnen) niet steeds eenvoudig zijn.

- afstemming en verduidelijking van de regelgeving

Op 2 maart 1999 werd het 'Decreet houdende het beleid en beheer van de zeehavens' (het Havendecreet) goedgekeurd door de Vlaamse regering. Bij de uitwerking van het Vlaams Havendecreet werden de volgende leidende principes vooropgesteld: een duidelijke en transparante relatie tussen de zeehavens en het Vlaamse Gewest, een grotere autonomie van de lokale havenautoriteiten inzake beheer en exploitatie, meer flexibiliteit voor deze havenautoriteiten inzake personeelsbeleid, het verplicht verwerven van rechtspersoonlijkheid voor alle havenautoriteiten, éénvormige werkingsvoorwaarden voor alle zeehavens en, op bijzonder

prominente wijze, het objectiveren van het Vlaams havenfinancieringsbeleid, gekenmerkt door een grotere responsabilisering van de havenautoriteiten en een doelbewuste aansluiting bij het Europees beleid. Sinds de goedkeuring van het havendecreet werden diverse uitvoeringsbesluiten gemaakt die het Havendecreet uitvoerbaar moeten maken.

- afstemming met Nederland met betrekking tot het Schelde-estuarium

De Langetermijnvisie Schelde-estuarium(LTV) is een visie op de toekomst van het Schelde-estuarium en is voor Vlaanderen van uitzonderlijke betekenis. De drie uitgangspunten in het bijzonder, de veiligheid, de toegankelijkheid en de natuurlijkheid van het estuarium zijn wezenlijke elementen voor de toekomst van Vlaanderen.

Bij het beheer en de verbetering van de toegang naar de Scheldehavens is overleg met Nederland noodzakelijk.

Concrete resultaten hiervan zijn de Vlaams/Nederlandse samenwerking in de ambtelijke werkgroep ProSes en de recent geïnstalleerde overleggroep rond de nautische toegankelijkheid van het zeekanaal Gent-Terneuzen . Zo voert ProSes onder meer een MER en een MKBA uit om de mogelijkheid en wenselijkheid van een verdere verruiming van de vaarweg te onderzoeken. De overleggroep heeft als opdracht een grensoverschrijdende visie te ontwikkelen over de nautische toegankelijkheid van het zeekanaal Gent-Terneuzen.

2.1.2 Actoren

Bij het Vlaams zeehavenbeleid zijn heel wat verschillende actoren betrokken. Het grootste luik van de bevoegdheden ligt bij de **Vlaamse minister van mobiliteit en openbare werken**. Daarnaast is er echter binnen de **Vlaamse regering** ook een betrokkenheid van de Vlaamse minister van **leefmilieu**, de Vlaamse minister van **ruimtelijke ordening**, de Vlaamse minister van **economie** en de Vlaamse minister van **werkgelegenheid**.

De verschillende **Vlaamse administraties** die hiermee gerelateerd zijn, zijn dus ook in meer of mindere mate betrokken. Het betreft o.m. het Departement Leefmilieu en Infrastructuur (afdeling Beleid), de Administratie Waterwegen en Zeewezen (de Vlaamse nautische autoriteit en afdeling Maritieme toegang), de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen, de Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer, de Administratie Wegen en Verkeer, het Departement Economie, Werkgelegenheid, Binnenlandse Aangelegenheden en Landbouw (de Administratie Economie, de Administratie Werkgelegenheid).

De SERV (in het bijzonder de Vlaamse havencommissie) en de MINA-raad leveren eveneens een belangrijke adviserende bijdrage. Via de **Vlaamse havencommissie** is er ook contact met de sociale partners.

De **gewestelijke havencommissaris** is één van de ‘nieuwere’ spelers in het Vlaams havenlandschap. Deze functie werd in het leven geroepen via het havendecreet. De havencommissaris heeft een duidelijk afgebakende rol : instaan voor een gelijkvormig toezicht op de 4 havenautoriteiten.

Een deel van de havengerelateerde bevoegdheden ligt ook nog bij federale overheden en diensten : de Federale Overheidsdienst Financiën (de Administratie Douane en Accijnzen), de Federale Overheidsdienst Mobiliteit (het Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Scheepvaart en Bestuur Vervoer te Land), de Federale Commissie voor het Zeehavenbeleid en de FOD binnenlandse zaken m.b.t. tot het veiligheidsbeleid.

Ook de NMBS is uiteraard een belangrijke partner inzake de havenontsluiting.

Provincies en gemeenten worden, op basis van hun bevoegdheden, eveneens betrokken bij een aantal aspecten van het zeehavengebeuren.

Met de 4 autonome havenautoriteiten zijn de contacten uiteraard zeer intensief, en dit zowel op het uitvoerende als op het beleidsmatige niveau.

Binnen de havengebieden kennen we dan de **havenondernemingen**, zowel deze aan de zeezijde als aan de landzijde. In elke haven worden zij overkoepeld door een organisatie van havenondernemingen.

Ook heel wat **maatschappelijke groeperingen**, in het bijzonder vanuit de sectoren natuur, landbouw, recreatie en sociaal leveren een bijdrage tot het totstandkomen van het zeehavenbeleid. De oprichting van een SRO (SubRegionaal Overlegorgaan) kan hiertoe bijdragen. Hierbij kan verwezen worden naar het voor de haven van Gent opgerichte SRO.

2.1.3 Te verwachten evoluties bij constant beleid

In de afgelopen twee decennia hebben de Vlaamse zeehavens een zeer sterke groeiprestatie neergezet. Een doorzetting van die evolutie moet gevrijwaard blijven van een aantal knelpunten en bedreigingen die op ons afkomen. Het is dan ook belangrijk om, o.m. via de Langetermijnvisie voor het Vlaams zeehavenbeleid, tijdig op deze knelpunten te anticiperen waar mogelijk.

De **verhoogde maritieme trafiek** naar de Vlaamse zeehavens heeft zich de laatste jaren vooral geuit in een **schaalvergroting** van de schepen, in het bijzonder containerschepen.

De prognoses inzake scheepvaartverkeer gebaseerd op een verbeterde vaarwegcapaciteit en op bijkomende haveninfrastructuur (vooral containerterminals) tonen aan dat het aantal zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens in de toekomst wel kan toenemen. Bovendien zal de tendens van een hoger percentage containerschepen en van een schaalvergroting van de zeeschepen zich voortzetten.

Ondanks een verscherpte reglementering opgelegd door de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie blijft een deel van de wereldvloot niet voldoen aan de standaarden inzake de **kwaliteit van scheepsuitrusting en bemanning**. Deze zgn. substandaard schepen betekenen echter wel een gevaar voor de veiligheid op de vaarwegen naar de Vlaamse havens.

De **strategische plannen** betreffen hoofdzakelijk de ruimtelijke afbakening en inrichting van de havengebieden en hun directe omgeving. De doelstellingen zijn onder meer “maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied en **zuinig ruimtegebruik**”³² De strategische plannen monden uit in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Europa is pas sinds enkele decennia actief in beleidsdomeinen die voor de havens van belang zijn en het is pas de laatste jaren dat de Europese Unie actief nieuwe regelgeving uitvaardigt die rechtstreeks of onrechtstreeks van toepassing is op de havens. Pas vrij laat zijn Vlaanderen en België tot het besef gekomen dat de impact van de nieuwe **Europese regelgeving** zeer groot kan zijn en niet steeds in het voordeel is van de Vlaamse havens.

Wat de gewestelijke regelgeving betreft, heeft het **havendecreet** een aantal nieuwe lijnen uitgezet, in het bijzonder wat de relatie havenautoriteiten – gewestelijke overheid betreft. Nu het Havendecreet zelf en de meeste uitvoeringsbesluiten reeds enige tijd ‘in gebruik’ zijn, blijken er een aantal aspecten verduidelijking en/of aanpassing te vergen om werkbaar te zijn

2.1.4 Toekomstige verwachtingen voor het beleidsdomein

Enkel indien de ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens bijdraagt aan het welvaart en het welzijn in Vlaanderen, kan een verdere groei van de zeehavens duurzaam en maatschappelijk verantwoord zijn.

De bedoeling van de Langetermijnvisie is dus het ontwerpen van beleidsstrategieën voor het Vlaams havenbeleid, om zo de maatschappelijke doelstellingen na te streven.

³² Vlaams Regeerakkoord van 9 juli 1999.

Deze kunnen samengevat worden onder de drie gebruikelijke pijlers van **duurzame ontwikkeling** zijnde de economische doelstellingen, de doelstellingen voor milieu en natuur en de sociale doelstellingen.

Bij de uitvoering van de Strategische Plannen is het noodzakelijk dat het sociaal-economische luik de volle aandacht krijgt bij de verdere uitwerking en implementatie en dat de hoofdactoren in grote mate worden betrokken.

Een verdere optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid verdient de nodige aandacht. De verdieping van de Westerschelde vormt een onderdeel van de lopende studies in het kader van de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. Zowel het verder uitbouwen van het technisch als het nautisch beheer is hier van belang. Het nautisch beheer moet gepast inspelen op de toenemende intensiteit en schaalvergroting van de zeescheepvaart en op de vaart met substandaard schepen. Hierbij dient de nodige aandacht besteed te worden aan de veiligheid op de maritieme toegang en in de havens, dit om het veiligheidsniveau minstens te kunnen handhaven.

Optimalisatie van het havendecreet door het aanbrengen van verduidelijkingen zal de taakverdeling en relatie tussen de havenautoriteiten en het Vlaams gewest verder verduidelijken en verbeteren.

In de toekomst zal er in het kader van de Langetermijn Visie voor het schelde-estuarium permanent overleg zijn over de ingrepen in de maritieme toegangswegen die over Nederlands grondgebied lopen. Om dit te bereiken werden de afgelopen jaren verschillende politieke afspraken gemaakt : bvb. de memoranda van Kallo en Vlissingen. Hierin werden o.m. afspraken gemaakt over :

- strategische milieueffectrapportage en een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse inclusief een engagement tot politieke besluitvorming hierover
- instellen van een gemeenschappelijke projectorganisatie, ProSes
- organisatie van de toekomstige samenwerking bij beleid en beheer van het estuarium, het nautisch beheer en de loodsdiensten op de Schelde
- verminderen van de risico's van ammoniaktransporten op de Schelde
- jaarlijkse evaluatie van de voortgang van de uitwerking van dit Memorandum
- het installeren van een overleggroep over de nautische toegankelijkheid en de daarmee samenhangende infrastructurele aspecten voor het zeekanaal Gent – Terneuzen.

2.1.5 De sterkten en zwakten, de opportuniteiten en bedreigingen

- De internationale concurrentiepositie binnen de Hamburg Le Havre range, maar ook wereldwijd, mag niet uit het oog verloren worden. De Hamburg Le Havre range is dan wel een uniek 'havengebied' in de wereld, maar het is niet de verzameling van de snelst groeiende havens. Deze havens moeten eerder gezocht worden in de snel groeiende Aziatische economieën en in het Middellandse Zee gebied. De ontwikkelingen in deze economieën en hun havens zullen ook voor de Noord-Europese havens nieuwe trafieken kunnen opleveren. Anderzijds moeten de havens in de Hamburg Le Havre range opletten voor mogelijke nieuwe concurrenten.
- De beperkte natuurlijke diepte van de maritieme vaarwegen naar de Vlaamse zeehavens betekent een handicap voor de toegankelijkheid van die havens t.o.v. de havens in de Hamburg Le Havre range. Voor het handhaven van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens is het daarom van levensbelang om de beschikbare vaarwegcapaciteit optimaal door de scheepvaart te laten gebruiken. Dit is een opdracht voor het nautisch vaarwegbeheer. De beperkte natuurlijke diepgang heeft een invloed op de havenaanloopkosten. Afhankelijk van het scheepstype varieert het aandeel van de component loodsgelden in de totale havenaanloopkosten van ca. 15% voor grote bulkschepen tot zelfs ca. 50% voor kleinere scheepstypes zoals kleine container-feederschepen en short sea shipping. Voor de kleinere scheepstypes wegen de loodskosten dus zwaar door en kunnen de havenkeuze beïnvloeden. Een bewaking van de loodsgelden is dan ook een vereiste.

- Bij het beheer en de verbetering van de toegang naar de havens is overleg met Nederland noodzakelijk. In het verleden heeft dit overleg vaak lang aangesleept. Recente studies tonen aan dat interne Belgisch/Vlaamse spanningen hier even schuldig aan zijn als Nederlandse tegenwerkingen. Nederland lijkt echter meer en meer het belang in te zien van een goede samenwerking met België/Vlaanderen.
- Het belang van de Vlaamse havens en de uitgebreide aandacht voor het bewaken van alle maatschappelijke relevante aspecten en gevolgen, contrasteert echter met de aandacht die beleid, pers en publiek de laatste jaren aan de havens besteden. Het brede publiek is zich onvoldoende bewust van de functie en het belang van de havens voor de globale economie van het Vlaamse gewest, in het bijzonder voor wat betreft de tewerkstelling en de verankering van ons geheel industrieel weefsel.
- De verhoging van de maritieme trafiek komt naar voor in trafiekcijfers waarmee regelmatig uitpak wordt. Het streven naar het realiseren van steeds meer tonnage kan echter enkel gebeuren als de maatschappelijk meerwaarde hiervan kan aangetoond en eventueel zelfs verhoogd worden.
- Vanuit diverse hoeken (Europa, ruimtelijke ordening, strategische planning, milieu, ...) worden de havens verplicht te werken in steeds moeilijker omstandigheden, wat bedreigend kan worden voor de economische ontwikkeling en tewerkstelling in havens.
- Er bestaat op wereldvlak een structureel tekort aan mensen met een maritieme opleiding. De Europese Commissie schat het tekort aan zeevarenden in Europa alleen al op 36 000³³. Gezien de omvang van de maatschappelijke impact van de maritieme cluster kan ons land niet aan deze neerwaartse spiraal ontsnappen.
- Havens worden ook geconfronteerd met een situatie van rechtsonzekerheid. Op het kruispunt van havenbeleid, ruimtelijke ordening en milieubeleid bestaan echter leemten en onduidelijkheden in de wetgeving die verdere havenontwikkeling belemmeren. Een voorbeeld hiervan is de milieureglementering. De bezorgdheid over het milieu is zeer terecht, de havenautoriteiten zowel als de bedrijven in de havens zijn zich daarvan ten volle bewust en stellen alles in het werk om te voldoen aan alle bestaande milieunormen en -reglementen. Maar ook dit brengt de havenautoriteiten in een rechtsonzekere positie. De opvulling van deze leemten en de aanpak van de onduidelijkheden is essentieel om de verdere operationele ontwikkeling van de havens niet te belemmeren.
- De strategische plannen zijn ontstaan vanuit de bezorgdheid over de ecologische en de ruimtelijke impacten van de haven waardoor de sociaal-economische betekenis enigszins versluierd wordt. Havenplanning en havenontwikkeling moeten gebeuren in afstemming met ecologische, ruimtelijke en maatschappelijke randvoorwaarden, maar deze voorwaarden mogen niet de primaire uitgangspunten zijn.
- Onduidelijkheden en openingen in het havendecreet die interpretatie mogelijk maken, maar ook de ervaringen die tot hiertoe zijn opgedaan met de implementatie, opgelegd door het havendecreet, brengen binnen Vlaanderen de nodige discussies tot stand die een vertragend effect kunnen hebben. Verduidelijkingen in het havendecreet en aanpassingen op basis van de praktijk kunnen hieraan tegemoetkomen.

33 Witboek: 'Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: Tijd om te kiezen' (COM2001/370)

2.2 Beleidsvoorstellen

2.2.1 Uitdaging 1: ontwikkelen van een coherente visie en beleidsstrategie m.b.t. de zeehavens

Het maatschappelijk draagvlak van de Vlaamse zeehavens is in onze groeiende welvaartstaat met stijgende aandacht voor niet economische waarden, de laatste decennia ten onrechte afgebrokkeld.

De Langetermijnvisie (LTV) Vlaams Zeehavenbeleid is gericht op het algemeen belang en streeft een evenwicht na tussen economische, sociale en milieudoelstellingen. In die zin levert LTV een bijdrage tot de maximalisering van de maatschappelijke meerwaarde van de zeehavens.

De Vlaamse regering engageert zich om op basis van de conclusies en de aanbevelingen vanuit de LTV-studie, een coherente visie en beleidsstrategie te formuleren, gedragen door alle betrokken actoren, deze te vertalen in een actieplan over de beleidsdomeinen heen en de implementatie ervan te starten.

De strategische plannen worden verder afgewerkt, met bijzondere aandacht voor het sociaal-economische luik. Er wordt werk gemaakt van een juridische verankering van deze plannen, waarin de afbakening van de havengebieden een belangrijke stap vormt, met de bedoeling dit te hanteren als bepalend kader bij de vergunning- en adviesverlening m.b.t. projecten binnen het havengebied. Een uitdaging hierbij houdt in dat de huidige procedures m.b.t. de vergunnings- en adviesverlening sterk administratief vereenvoudigd en in tijd ingekort worden via een aangepaste regelgeving.

Verder zijn een verduidelijking van de rol van de gebiedsbeheerder(s) en het opmaken van een transparante planning van alle acties en maatregelen in de Vlaamse zeehavens 2 bijkomende opdrachten.

2.2.2 Uitdaging 2: Optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid

De optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid dient verder gezet te worden, rekening houdend met de huidige en toekomstige scheepvaartontwikkelingen.

Het na te streven doel van het technisch beheer is het bereiken van een optimale diepgang om de toegankelijkheid van de havens te vergroten, in afstemming met de natuurlijkheid en de veiligheid. Een verdere verdieping van de Westerschelde bijvoorbeeld, vormt onderdeel van de lopende studies in het kader van de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. In een grensoverschrijdende overleggroep wordt een samenhangende visie op de nautische toegang tot het zeekanaal Gent – Terneuzen ontwikkeld waarbij de mogelijkheden voor een nieuwe zeesluis te Terneuzen een centrale plaats innemen. Ook aan de optimalisatie van de maritieme toegankelijkheid van de kusthavens dient blijvend aandacht te worden besteed.

Het na te streven doel van het nautisch beheer is een optimale benutting van de vaarwegcapaciteit met het oog op een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens. Hiertoe moeten maatregelen worden uitgewerkt om de nautische dienstverlening aan de scheepvaart continue te verbeteren tegen zo laag mogelijke kosten voor de scheepvaart.

De maatregelen voor de optimalisering van het nautisch beheer zijn:

- de aanpassing van de reglementering;
- de uitbreiding van de Schelderadarketen;
- de ontwikkeling van Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS);
- de toepassing van de technologische ontwikkelingen met betrekking tot navigatie-ondersteunende middelen;
- een verdere uitbouw van het Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer;

- een geïntegreerde verkeersafwikkeling over het gehele vaartraject (vanaf de zee tot aan de kade) met medewerking van alle betrokken actoren;
- een verbeterde dienstverlening loodsen en beloodsen;
- het nastreven van kostenverlaging bvb door een samenwerking tussen de Vlaamse loodsdienst (DAB Loodswezen en DAB Vloot) en de Nederlandse loodsdienst in de Schelderegio;
- een gefaseerde uitvoering investeringsplan Vloot.

Dit alles wordt ondersteund door de maritieme kennis die heerst in ons land. De geringe interesse in **maritieme opleidingen** dient opgekrikt te worden, waarvoor de nodig inspanningen dienen geleverd te worden. Er dient overwogen te worden de **Mercator** als vlaggenschip voor Vlaanderen in te zetten. De financiële lasten hiervoor kunnen over de verschillende betrokken beleidsdomeinen gespreid worden. Een multidisciplinaire taskforce moet worden ingesteld om dit te onderzoeken.

2.2.3 Uitdaging 3: Duidelijke en eenduidige regelgeving

Zeehavens opereren in een complexe omgeving waar vele actoren een rol spelen en het streven naar afstemming een essentieel aandachtspunt is. Deze **afstemming** verdient in het bijzonder bijkomende initiatieven inzake :

- Afstemming over de beleidsdomeinen heen: havens moeten rekening houden met het milieu- en ruimtelijke ordeningsbeleid en omgekeerd. Een duidelijke en eenduidige regelgeving, die een vertaling vormt van een efficiënt, transparant en coherent beleid, kan de rechtszekerheid binnen het havengebied herstellen en deels remediëren aan complexe en lange procedures.
- Afstemming en verduidelijking van de regelgeving : de Vlaamse regering neemt initiatieven tot de optimalisatie van het huidig havendecreet, met de bedoeling de interpretatiemogelijkheden uit te sluiten en de praktijkervaringen mee te nemen. Wat EU regelgeving betreft kan een kaderdecreet de basis vormen voor snelle en efficiënte omzetting.
- Afstemming met Nederland : de Vlaamse regering vult de afspraken die gemaakt zijn in de afgesloten memoranda verder in en engageert zich tegen eind 2004 om politieke besluiten met Nederland te nemen over de Ontwikkelingsschets, zodat de procedures die moeten leiden tot de uitvoering van de projecten, waaronder mogelijk een verdere verdieping van de Schelde, kunnen starten op 1 januari 2005. De Vlaamse regering engageert zich tevens om begin 2005 te starten met de onderhandelingen over een nieuw verdrag tussen Vlaanderen en Nederland

De **Europese context** speelt een steeds belangrijkere rol in het havenlandschap. De nodige beleidsinitiatieven moeten genomen worden inzake coördinatie en opvolging van EU-dossiers, een sterkere profilering en een optimalisatie van de informatiedoorstroming in beide richtingen. Naar de federale overheid toe dienen initiatieven genomen te worden om de rol van Vlaanderen inzake gewestbevoegdheden m.b.t. havens te versterken.

2.2.4 Uitdaging 4: Optimalisatie van het financieringsbeleid voor de zeehavens

Het vernieuwingsproces inzake de financiering van havenprojecten en van publieke taken die door de havenbesturen worden uitgevoerd, dat door het Havendecreet in 1999 werd ingezet, dient op verschillende vlakken consequent te worden uitgevoerd. Hierbij dient voor een aantal belangrijke knelpunten, die de praktische werkbaarheid van het door het Havendecreet ingestelde financieringsregime ernstig belemmeren, een oplossing te worden gezocht:

- De evolutie van de havenkredieten dient in overeenstemming te worden gebracht met het maatschappelijk belang van de havens; de kadering van het havenbeleid in het economisch, ruimtelijk ordenings- en milieubeleid is van groot maatschappelijk belang maar vergt ook extra financiële middelen.

- De transparantie en overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten moeten verhoogd worden.
- Op begrotingstechnisch vlak moet er gestreefd worden naar technieken die continuïteit en duidelijkheid waarborgen; het gebruik van fondsen, zoals het FFEU ((investeringsfonds voor schuldafbouw en eenmalige investeringsuitgaven), kan slechts in specifieke en beperkte gevallen, de voorkeur gaat uit naar aanwending van reguliere begroting. Het systematisch verminderen van de havenkredieten in de reguliere begroting in afwachting van eventuele beschikbare begrotingssaldi van het FFEU maakt een ordentelijke investeringsplanning voor de havenbesturen bijzonder moeilijk en de uitvoering ervan onzeker. Om dit in de toekomst te vermijden dienen de havenkredieten op peil te worden gebracht en moeten ze jaarlijks een normaal groeiritme kennen.
- Sommige strategische investeringsprojecten overstijgen het gebruik van de huidige financieringsmechanismen. Ze hebben een uitzonderlijk groot belang maar passen door hun omvang niet in de huidige financieringsmechanismen. Aangepaste procedures, uitdrukkelijk keuzes door het beleid en sectoroverschrijdende financieringsmechanismen (onder andere met betrekking tot de domeinen economie, openbare Werken en milieu) zijn hiervoor noodzakelijk.

3 Integraal waterbeleid

In de afgelopen regeerperiode kregen opnieuw honderden Vlaamse gezinnen af te rekenen met waterschade, ondanks de vele ingrepen die waterbeheerders al genomen hebben. Steeds luider roept de maatschappij om een doeltreffende bescherming tegen "natte voeten". Maar dat is lang niet de enige bekommernis die bij brede lagen van de bevolking leeft. Water moet ook schoon zijn, zodat de natuur voldoende kansen krijgt en zodat de mens en dier er van kunnen drinken, zodat er in gespeeld kan worden, enz.

3.1 Omgevingsanalyse

3.1.1 Huidige toestand, gesitueerd tegen de achtergrond van historische en maatschappelijke evoluties

Vlaanderen behoort tot een van de meest dichtbevolkte en -bebouwde regio's ter wereld. De sterke economische ontwikkeling leidde tot een intensief ruimtegebruik voor allerlei functies, zoals landbouw, bewoning, industrie, verkeer,... Dit heeft - zowel rechtstreeks als onrechtstreeks - een aantasting van het watersysteem veroorzaakt. Een aantal uiteenlopende problemen manifesteert zich.

De ruimte voor water is sterk afgenomen

De ruimte voor water is sterk afgenomen in Vlaanderen. Vele waterlopen zijn rechtgetrokken en ingedijkt met het oog op het menselijk gebruik van de valleigebieden voor onder andere landbouw en woningbouw. In verscheidene steden verdween het water uit het straatbeeld, door omleiding of inbuizing, steeds ten gunste van straten, huizen, parkings,... Bovendien kan het water niet meer in de bodem dringen. Vlaanderen kent een bijzonder hoog percentage aan verharde oppervlakten (wegen, bebouwing, parkings, industrieterreinen,...) en heeft elders een intensief bodemgebruik (landbouw), waardoor het water afstroomt in plaats van in te sijpelen. Wanneer bij hevige of langdurige neerslag het water dan toch de voorheen beschikbare ruimte opzoekt, of wanneer het water massaal afstroomt, veroorzaakt dat overstromingen, vaak met schade aan gebouwen, landbouwbedrijven, auto's,... tot gevolg. Tijdens de eindejaarsperiode 2002-2003 traden verscheidene Vlaamse waterlopen buiten hun oevers, wat in ettelijke dorpskernen schade veroorzaakte. In sommige rivieren werden extreme pieken (tot gebeurtenissen van eens in 60 jaar) genoteerd.

Meer en meer wetenschappers raken het eens over de invloed die de klimaatverandering zal hebben op onze regionen. In de toekomst mogen we ons verwachten aan meer en heviger neerslag, langere periodes van droogte en mogelijk een stijging van de zeespiegel.

Vlaanderen kampt met een structureel tekort aan water

Anderzijds kampt Vlaanderen met een structureel tekort aan water. In Vlaanderen is er ongeveer 540 m³ zoet water per inwoner per jaar voorhanden, terwijl 2000 m³ als "zeer weinig" beschouwd wordt door het Europees Milieu Agentschap (1998). Gemiddeld gebruikt een Vlaming ongeveer 120 liter water per dag. Voor het totale watergebruik, waar vooral de industrie en in veel mindere mate de landbouw ook hun aandeel in hebben, komt dat op ongeveer 780 miljoen m³ per jaar voor Vlaanderen. Volgens de OESO scoort Vlaanderen daarmee het slechtst van alle OESO-landen inzake de verhouding voorraad - verbruik. De leveringen van drinkwater vanuit Wallonië bijvoorbeeld zijn momenteel al omvangrijk en nemen toe. Indien het huidig beleid inzake duurzaam watergebruik volgehouden wordt, geeft een realistische prognose een daling van het watergebruik in

Vlaanderen tot ongeveer 690 miljoen m³ in 2020. Toch zal Vlaanderen niet zijn volledige waterbehoefte kunnen dekken uit onttrekkingen op eigen bodem zonder onaanvaardbare ecologische en economische schade. Het wordt moeilijker om permanent voldoende water met de gewenste kwaliteit te voorzien. Grote hoeveelheden drinkwater worden gebruikt voor doelen waarvoor geen drinkwaterkwaliteit nodig is. De ontwikkeling van alternatieven daarvoor blijkt onontbeerlijk.

De mobiliteit via de waterwegen neemt toe

De mobiliteit via waterwegen vormt een milieuvriendelijker alternatief voor wegverkeer. Aldus neemt de vraag naar transport over water al een aantal jaren sterk toe. De gerealiseerde tonkilometers op Vlaamse waterwegen stegen in de periode 1996 - 2002 van 3 miljard naar 4,5 miljard³⁴. Daarnaast neemt de recreatievaart een steeds prominentere plaats in. Dat uit zich onder meer in een sterke vraag naar ligplaatsen in jachthavens.

De waterkwaliteit verbetert slechts langzaam

De waterkwaliteit verbetert slechts langzaam. Vooral in de jaren negentig was een gunstige evolutie merkbaar, maar de laatste jaren lijkt dat weer wat te stagneren. Slechts zeer weinig oppervlaktewateren in Vlaanderen hebben over de hele lijn een goede fysisch-chemische kwaliteit. Het gaat om enkele tientallen meetpunten op een totaal van 1387. 29% van de meetpunten voor biologische waterkwaliteit voldoet aan de basiskwaliteit³⁵.

Afvalwater van huishoudens en bedrijven, maar ook verliezen van nutriënten en bestrijdingsmiddelen uit de landbouw en andere bronnen, tasten de kwaliteit van het water aan. Ook de waterbodems ondervinden een sterke negatieve invloed van de povere waterkwaliteit, temeer daar de verontreiniging zich in de waterbodem ophoopt. Dit leidt tot grote problemen in waterlopen, aangezien het ruimen en baggeren omwille van kwaliteitsredenen zeer moeilijk wordt. Zowel de waterafvoer als de scheepvaart kunnen hiervan hinder ondervinden. De waterbeheerder zelf is niet verantwoordelijk voor dit probleem, wel de vervuilers, maar de waterbeheerder moet het beheer van z'n waterlopen wel verzekeren.

Uiteraard gebeuren er heel wat inspanningen voor de preventie van verontreiniging en voor de afvalwaterzuivering, maar het vergt nog veel werk om een goede kwaliteit te bereiken. Bovendien is Vlaanderen ook in deze materie afhankelijk van de mate van verontreiniging van de waterlopen die vanuit Frankrijk, Wallonië en Brussel binnenstromen.

De ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van water gaat achteruit

De ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van water kende een achteruitgang. Door allerlei menselijke ingrepen zoals onder andere rechttrekking, verharding, verbreding en verdieping van waterlopen, is de habitatkwaliteit sterk afgenomen. Dat leidt tot minder vissen en planten in onze beken, de verdwijning of aantasting van natte landschappen. De vismigratie bijvoorbeeld wordt belemmerd door kunstwerken als sluizen, stuwen, duikers,... De laatste jaren is de kennis op het vlak van natuurtechnische milieubouw echter sterk toegenomen, zodat de toepassing ervan steeds vlotter verloopt. Tevens komen er in het kader van "ruimte voor water" nieuwe kansen voor natuurontwikkeling. Beide doelstellingen gaan immers gemakkelijk hand in hand.

34 Cijfers Promotie Binnenvaart

35 Cijfers VMM voor 2002

Noodzaak aan een harmonieus samengaan van functies

Het watersysteem in Vlaanderen en daarbuiten vervult talrijke functies tegelijkertijd. Het zorgt voor de aan- en afvoer van water, voor ecologische functies (biodiversiteit; habitatkwaliteit voor vissen, waterplanten, bodemfauna; watervoeding van natuurgebieden en waterafhankelijke terrestrische ecosystemen,...), voor economische functies (scheepvaart, drinkwatervoorziening, visserij, irrigatie van landbouwgrond en besproeiing van gewassen, koel- en proceswater voor de industrie,...), voor sociaal-culturele en recreatieve functies (belevingswaarde, cultuurhistorie, hengelsport, recreatievaart,...) enzovoort. De uitdaging bestaat erin die functies op een harmonieuze manier samen te brengen, omdat ze soms onderling in conflict zijn of omdat ze de randvoorwaarden voor het behoud van het watersysteem aantasten. Even vaak ontstaan er echter 'win-win'-situaties, waarbij de vervulling van een functie voordelen meebrengt voor de andere functie(s). Een voorbeeld hiervan zijn gecontroleerde overstromingsgebieden waarbij vermindering van schade ten gevolge van wateroverlast hand in hand gaat met natuurontwikkeling en recreatie.

Voor de burger en in het bijzonder voor de verschillende doelgroepen moet het duidelijk zijn dat de schaarse ruimte in Vlaanderen voor vele functies tegelijkertijd benut moet worden. Sleutelbegrippen zijn multifunctionaliteit enerzijds en afweging van functies anderzijds. Het komt er meer bepaald op aan de functies die de mens aan het watersysteem en de daarbijbehorende ruimte toekent op een maatschappelijk aanvaardbare wijze ten overstaan van elkaar af te wegen en waar mogelijk te combineren.

Tot slot heeft het voortschrijdende democratiseringsproces geleid tot een situatie waarbij beslissingen zoveel mogelijk op basis van een consensus binnen de samenleving genomen worden. Participatie, inspraak, openheid en communicatie zijn uitgangspunten voor elk hedendaags degelijk beleid. Dit resulteert in een steeds ingewikkelder beleidsproces, waardoor er een grotere behoefte ontstaat aan kennis om beslissingen op te baseren, aan methodes om het gevoerde beleid te evalueren en aan financiële slagkracht om het beleid uit te voeren.

Juridische en beleidsmatige elementen

Enkele juridische en beleidsmatige elementen bepalen het integraal waterbeheer in sterke mate. Op Europees niveau vormt de Kaderrichtlijn Water het raamwerk, maar slechts ten dele, aangezien de Kaderrichtlijn zich toespitst op de kwalitatieve en ecologische aspecten van het waterbeheer. De richtlijn heeft daarom minder oog voor de waterkwantiteit en voor het gebruik van water voor vb. scheepvaart, recreatie, ...

Op Vlaams niveau is de Kaderrichtlijn geïmplementeerd door middel van het decreet betreffende integraal waterbeleid van 18 juli 2003, titel I: doelstellingen, beginselen, organisatie, voorbereiding en opvolging van het integraal waterbeleid (Belgisch Staatsblad, 14 november 2003). Het decreet heeft een ruimere, meer integrale invalshoek dan de Kaderrichtlijn. Aspecten van waterkwantiteit (de strijd tegen wateroverlast, vb. door middel van overstromingsgebieden), van de afstemming met het beleidsdomein ruimtelijke ordening (de watertoets, de afstemming tussen waterbeheer- en ruimtelijke plannen) en van andere functies dan natuur en milieu (scheepvaart als milieuvriendelijke transportmodus bijvoorbeeld) komen aan bod. Het decreet geeft een juridische basis aan overlegorganen waar het beleidsdomein Mobiliteit mee een rol te spelen heeft, zowel op Vlaams niveau (de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid) als op bekkenniveau (de bekkensecretariaten). Ook de planningsinstrumenten van integraal waterbeheer, in het bijzonder de stroomgebiedbeheerplannen en de bekkenbeheerplannen, krijgen een duidelijk statuut.

De operationalisering van het decreet betreffende integraal waterbeleid is grotendeels afhankelijkheid van de goedkeuring van een uitvoeringsbesluit dat de overlegstructuren daadwerkelijk opricht en de werking ervan regelt en dat financiële middelen voorziet voor personeel en voor acties.

Het is tenslotte relevant er de aandacht op te vestigen dat momenteel enkel de eerste titel van het decreet vastgesteld is. In de komende jaren is het de bedoeling om in een tweede titel de onderlinge afstemming van en de knelpunten betreffende de huidige wetgeving op het vlak van waterbeheer te

regelen. Het beleidsdomein Mobiliteit moet daarvoor de nodige input leveren, teneinde de juridische basis voor het integraal waterbeheer te versterken en verfijnen.

Naast de wetgevende grondslag spelen ook de beleidsmatige aspecten een rol. In de eerste plaats is dit het Mobiliteitsplan Vlaanderen – beleidsvoornemens, maar inzake waterbeleid moeten ook het Milieubeleidsplan 2003-2007 en de Waterbeleidsnota, tegen eind 2004 op te maken door de CIW, in rekening gebracht worden.

Tevens bestaan er plannen voor specifieke elementen, bijvoorbeeld het Beleidsplan Waterrecreatie en -Toerisme, het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingsspecie,...

Op het niveau van de bekkens worden er bekkenbeheerplannen opgesteld. Het beleidsdomein Mobiliteit draagt daar ten volle toe bij en zal dat ook in de toekomst doen. In elk bekken moeten deze plannen een gemeenschappelijke visie van de waterbeheerders en de betrokken sectoren weerspiegelen.

3.2 Beleidsvoorstellen

Het recente decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003 levert belangrijke uitgangspunten en doelstellingen voor het waterbeheer van de komende jaren. Een *‘integraal waterbeleid’* beschouwt het water niet als een bedreiging of last, maar werkt precies mee met de drijfkracht en drijvende kracht van water en speelt tegelijkertijd in op en stimuleert de aantrekkings- en veerkracht. Ook de kustzone zal als dusdanig beheerd worden.

Binnen het beleidsdomein mobiliteit moeten volgende doelstellingen hiertoe bijdragen:

3.2.1 *Uitdaging 1: Versterken van de drijfkracht en drijvende kracht van water*

Het belang van water vloeit voort uit de krachten die erin schuilen. Als **drijvende kracht en drijfkracht** veroorzaakt water overstromingen, soms met schade tot gevolg. In de voorbije eeuwen heeft de mens geprobeerd die kracht in z'n greep te krijgen, bijvoorbeeld door een verregaande indijking van rivieren, maar met beperkt succes en ook met enkele nadelen, zoals verdroging.

Het besef groeide dat water steeds een drijvende kracht blijft. Het is gemakkelijker met die kracht mee te werken dan er tegen in te gaan. Bovendien stelt de drijfkracht de mens precies in staat om energie op te wekken en - uit economische noodzaak of louter voor het plezier - allerlei vaartuigen te water te laten.

Vandaar de noodzaak om:

- Beperking en waar mogelijk voorkoming van schade is het uitgangspunt in plaats van de voorkoming van overstromingen
- Meer ruimte aan water geven, bijvoorbeeld in de vorm van het weer inschakelen van (natuurlijke) overstromingsgebieden
- Het concept “vasthouden-bergen-afvoeren” hanteren bij het waterkwantiteitsbeheer, om waterschade en verdroging te voorkomen
- Scheepvaart opdrijven met het oog op een milieuvriendelijke transportmodus
- Efficiënte energiewinning uit waterkracht stimuleren, evenwel rekening houdend met het aspect vismigratie

De Vlaamse Regering neemt zich voor om ter uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan tijdig de nodige beslissingen te nemen, in de richting van de optie ‘ruimte voor de rivier’.

3.2.2 Uitdaging 2: De aantrekkingskracht van water versterken

Water oefent een onmiskenbare aantrekkingskracht uit. Enerzijds streelt het landschap het oog van wandelaars en fietsers en maakt het wonen aan het water aangenaam, terwijl de natuurlijke rijkdom zorgt voor rust, hengel- en natuurbelevingsplezier. Anderzijds hebben de mogelijkheden die water en de omgeving ervan bieden, zoals transport en vruchtbare grond voor landbouw, al eeuwenlang een sterke aantrekkingskracht. Die geschiedenis mondt in het heden uit in een bijzondere cultuurhistorische waarde van water, terug te vinden in de Vlaamse steden en in typische landschappen en monumenten.

Vandaar de noodzaak om:

- Waterrijke of watergebonden natuur en landschappen beschermen, herstellen, behouden en waar mogelijk toegankelijk maken
- De cultuurhistorische waarde van water in steden en bij monumenten uitdrukkelijk in de verf zetten
- Langs water en op daarvoor geschikte plaatsen de mogelijkheden voor watergebonden recreatie uitbreiden. Het beleidsplan Waterrecreatie- en toerisme kan hierbij een leidraad zijn.

De Vlaamse Regering neemt zich voor om een overlegplatform m.b.t. waterrecreatie uit te bouwen tussen de sector en de bevoegde overheden, met een permanente ondersteuning door een secretariaat. Op die manier wordt er vanuit de recreatieve functie regelmatig advies verleend aan de bevoegde instanties voor de waterwegen en de kustzone.

3.2.3 Uitdaging 3: De veerkracht en draagkracht van watersystemen versterken

Daarnaast is er de veerkracht van het water, wat betekent dat het zich kan herstellen van een aantal negatieve gevolgen van ingrepen door de mens, bijvoorbeeld verontreiniging of verdroging. Water bezit als het ware de kracht weer op te 'veren' naar de toestand van voor de verstoring. Maar in Vlaanderen is het water zodanig belast dat de veerkracht sterk afgenomen is, zodat ook de aantrekkingskracht voor een deel teloor ging. Door water als een kostbaar ecosysteem te herstellen en te ontwikkelen, neemt de veerkracht en draagkracht weer toe. Zowel de natuur als de mens varen daar wel bij.

Vandaar de noodzaak om:

- De voorraad van oppervlakte- en grondwater herstellen en beschermen, met het oog op een evenwicht tussen onttrekking en aanvulling
- Vismigratieknelpunten oplossen of voorkomen op prioritaire waterlopen voor vismigratie
- Herstel en ontwikkeling van ecosystemen in oeverzones en overstromingsgebieden
- Een zuinig, efficiënt gebruik van water
- De watervoorziening op een duurzame manier benaderen

3.2.4 Uitdaging 4: Kustzonebeheer geïntegreerd aanpakken

In de Vlaamse kustzone is er een verzoening nodig tussen tal van functies, zoals de kustverdediging, de recreatie (jachthavens,...), de drinkwatervoorziening, de natuur, enz. Daarom dringt zich een geïntegreerde aanpak op. Dit houdt in dat de verschillende sectoren betrokken worden bij het beleid en dat er afspraken gemaakt worden met de bevoegde federale instellingen, gemeenten en provincies.

De uitgangspunten voor een duurzaam kustzonebeheer zijn de volgende:

- enkel kustgebonden sectoren krijgen een volwaardige kans tot ontwikkeling, maar dit enkel op een duurzame wijze;

- de draagkracht van het kustsysteem mag niet overschreden worden
- de natuurwaarden worden zeker behouden en waar mogelijk versterkt
- de open(bare) ruimten moeten maximaal gevrijwaard blijven.

3.2.5 Uitdaging 5: De slagkracht van het integraal waterbeleid verzekeren

Het beleidsdomein Mobiliteit moet volop kansen krijgen om op een volwaardige wijze deel te nemen aan het integraal waterbeleid zodat bij de uitwerking van dit beleid ten volle rekening wordt gehouden met de belangen en de noden van de binnenvaart. Het integraal waterbeleid beoogt immers het “gecoördineerd en geïntegreerd ontwikkelen, beheren en herstellen van watersystemen met het oog op het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van dit watersysteem als zodanig, en met het oog op het multifunctioneel gebruik waarbij de behoeften van de huidige en komende generaties in rekening worden gebracht.