

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1990-1991

27 MEI 1991

BELEIDSBRIEF

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

ingediend door
de heer J. Sauwens,
Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer

INHOUD

	Blz.
1. Inleiding	3
2. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen	5
2.1. Beleidsdoelstellingen	6
2.1.1. externe	6
2.1.2. interne	6
2.2. Beginselen van het Indicatief Meerjarenprogramma	7
2.3. Reacties uit het Breed Maatschappelijk Debat	8
3. Instrumentarium	10
3.1. Institutionele maatregelen	10
3.2. Financiële maatregelen	10
3.3. Wetenschappelijk onderzoek	11
3.4. Mobiliteitseffectrapportage	12
4. Het Indicatief Meerjarenprogramma 1990-1995	12
4.1. de wegen	12
4.1.1. verkeersafwikkeling en bereikbaarheid	12
4.1.2. verkeersveiligheid	14
4.1.3. verkeersleefbaarheid	16
4.1.4. langzaam verkeer	18
4.2. Openbaar Vervoer	18
4.3. Binnenvaart	20
4.4. Luchtvaart	21
4.5. Telematica	21
4.6. Vervoer per pijpleiding	22
5. Financiële aspecten	22
6. De zeehavens en de spoorwegen	23
6.1. De zeehavens	23
6.2. De spoorwegen	24
7. Besluiten	25
Bijlage 1 : Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen	29
Bijlage 2 : Samenvatting reacties Breed Maatschappelijk Debat	315
Bijlage 3 : Bijsturingsnota Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen	415
Bijlage 4 : Advies van de SERV dd. 12.12.'90	431
Bijlage 5 : Advies van de Havencommissie betreffende 3-jarenprogramma 1991-1993 . .	443
Bijlage 6 : Advies van de Vlaamse Executieve dd. 6.6.'90 over STAR 21	457
Bijlage 7 : Advies van de Vlaamse Executieve dd. 27.03.'91 over het tienjarenprogramma van de NMBS	467

1. INLEIDING

In de regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve, van 14 februari 1989, zijn de volgende beleidslijnen inzake mobiliteit vooropgesteld.

„Vlaanderen moet, als hart van Europa, zijn ideale geografische ligging op het knooppunt van de grote verkeersaders, optimaal valoriseren. Daarom zal, uitgaande van een grondig behoeftenonderzoek, een globaal mobiliteitsplan opgesteld worden. Dit plan ligt aan de basis van een mobiliteitsbeleid, dat het vervoer, de infrastructuur, het leefmilieu en de ruimtelijke ordening geïntegreerd benadert.

Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan de zware knelpunten inzake verkeersafwikkeling, veiligheid, leefbaarheid, milieuhinder en bereikbaarheid. In functie hiervan zal een evenwichtig investeringsbeleid worden gevoerd.

Om de efficiëntie van het openbaar vervoer te verhogen, zal het stads- en streekvervoer worden ondergebracht in één Vlaams openbaar vervoerbedrijf, als geïntegreerd beheerde koepelorganisatie met regionale vervoersentiteiten die over een grote exploitatie autonomie beschikken. Op die manier zullen zowel de tarieven als de mogelijkheden van bediening in een samenhangend geheel worden opgenomen. De aantrekkingskracht van het openbaar vervoer zal verhoogd worden door betere toegankelijkheid en haltebereikbaarheid, informatie en aanpassing van de rijtuigen aan de verschillende reizigersgroepen.

Investerings in de veiligheid van de weggebruikers zullen voorrang krijgen. In dit verband zal een inventaris van de zogenaamde “zwarte punten,” worden opgesteld. In samenwerking met de andere overheidsbesturen, zullen prioritaire acties tot het wegwerken van deze punten worden gevoerd.

De veiligheid van de zwakke weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, zal worden verbeterd door de uitbouw van een aangepast fietspadennet en speciale voorzieningen voor voetgangers.

Het totale wegennet zal opnieuw worden geïnclassificeerd op basis van objectieve criteria, zodat zijn efficiëntie en samenhang wordt vergroot. De Vlaamse Regering beschouwt het systematisch onderhoud van het bestaande wegennet als een prioritaire taak.

Het vervoer van goederen te water, langs de weg en per spoor zal op coherente wijze worden benaderd, waarbij enerzijds de verschillende transportwijzen als complementair worden beschouwd en waarbij anderzijds een gezonde onderlinge concurrentie als uitgangspunt fungeert.

Onze havens moeten in een lange termijnvisie verder op Europese schaal worden ontwikkeld. Daartoe zal een strategisch havenbeleidsplan uitgewerkt worden. De overheidsmiddelen zullen evenwichtig en objectief worden verdeeld en de samenwerking tussen de havens zal worden versterkt. De uitvoering van het havenbeleid zal gebeuren in overleg met de havenbeheerders en de S.E.R.V. Een onderzoek zal worden doorgevoerd inzake de harmonisatie van de tariefstructuren, kosten en beheersvormen van de havens.

De Vlaamse Regering zal bij de Nationale Regering aandringen op een spoedige hervatting van de onderhandelingen met Nederland, waarbij de globale problematiek van de „waterverdragen” dient behandeld te worden en wenst ten volle haar betrokkenheid in deze aangelegenheid te laten gelden.”

In aansluiting op deze regeringsverklaring stelde ik in maart 1989 de nota „Mobiliteit in de jaren '90 : van produktie naar kwaliteit” voor. In deze nota schetste ik de omtreklijnen van het Vlaamse verkeers- en vervoersbeleid in vooral kwalitatieve zin, en kondigde ik aan dat het beleid verder zal worden ingevuld door specifieke notals voor afzonderlijke sectoren zoals het zeehavenbeleid, het beleid regionale luchthavens en het stads- en streekvervoer. In dat kader zijn volgende notals gepubliceerd : het Driejarenprogramma Haveninfrastructuur '91-'93, opgesteld door de Vlaamse Havencommissie, de beleidsbrief „Regionale Luchthavens Vlaanderen” en de nota „Creatief Investeren in Stads- en Streekvervoer”, opgesteld door de Vlaamse Vervoermaatschappij „De Lijn”.

Het in de regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve aangekondigde globaal mobiliteitsplan heeft vorm gekregen in het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen zoals het hier voorligt. Daarmee wordt een eerste fase in het mobiliteitsbeleid afgerond.

In de tweede fase kan nu werk worden gemaakt van een integraal verkeers- en vervoersmodel voor Vlaanderen. Met een dergelijk model beschikken we zowel voor de middellange als lange termijn over een doeltreffend planningsinstrument.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen (VVPV) heeft een unieke inhoud door het koppelen van een globale beleidsvisie aan een concreet meerjarenprogramma.

In het VVPV geef ik een globale visie en de beleidsdoelstellingen ten aanzien van verkeer, vervoer en gerelateerde beleidsterreinen. Deze visie en de beleidsdoelstellingen gelden voor zowel de korte als de lange termijn.

De uitwerking hiervan, het Indicatief meerjarenprogramma 1990-1995 (IMP) is uitdrukkelijk gericht op maatregelen voor de korte termijn. Op de zeehavens na, komen alle beleidsterreinen, die onder mijn bevoegdheid vallen, hierin aan bod. Voor de Zeehavens verwijs ik naar het advies van de Vlaamse Havencommissie.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen is tot stand gekomen volgens een eigen procedure. Enerzijds een soliede wetenschappelijke onderbouw en anderzijds het doelbewust informeren en bevragen van alle betrokken instanties en een ruim publiek.

Voor de gehanteerde wetenschappelijke toetsingscriteria verwijs ik naar de toelichtingsnota bij het Indicatief Meerjarenprogramma. Per beleidsterrein worden zij daarin uitvoerig behandeld.

Na ongeveer een jaar studiewerk, begeleid door een door mij opgerichte stuurgroep, kwam in juni 1990 het VVPV tot stand. In het najaar heb ik een Breed Maatschappelijk Debat op gang gebracht. Steden en gemeenten, andere overheidsinstanties, gesprekspartners in het bestuurlijk overleg en koepelorganisaties werden uitgenodigd het plan te bespreken en reacties door te spelen. Op basis van de reacties kon dan worden nagegaan of er, binnen de maatschappelijke geleidingen en onder de burgers, een draagvlak bestaat voor deze nieuwe benadering van de mobiliteitsproblematiek. Dit debat vond plaats in de periode oktober 1990 tot januari 1991.

In totaal zijn ongeveer driehonderd reacties ontvangen, waarvan meer dan de helft afkomstig van steden en gemeenten. Ook vele belangengroepen en individuele burgers hebben gereageerd.

Zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de reacties beves-

tigen de indruk dat velen begaan zijn met de verkeersproblematiek, inzonderheid de lokale besturen. De overwegend lokale problemen die zij signaleren hebben doorgaans een bovenlokaal karakter en sterken mij in mijn voornemen provinciale infrastructuurstudies te laten opmaken waarin de vele gestelde problemen kunnen worden opgenomen. De provinciale stuurgroepen Verkeer en Vervoer, die ik ondertussen heb opgericht, kunnen hierbij voor de begeleiding zorgen.

Een samenvatting van de inspraakreacties en een bijsturingnota op basis van de resultaten van het Breed Maatschappelijk Debat worden bij deze beleidsbrief gevoegd. Ze maken integraal deel uit van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen dat ik aan U voorleg.

Ter vervollediging van het dossier, en van belang voor de integrale benadering van mijn beleid, voeg ik hierbij volgende beleidsstukken over het havenbeleid en de spoorwegen :

- Het advies van de Havencommissie betreffende een 3-jarenprogramma 1991-93 voor de haveninfrastructuur
- Het advies van de Vlaamse Executieve dd. 6.6.90 over Star-21.
- Het advies van de Vlaamse Executieve dd. 27.03.'91 over het tienjarenprogramma van de NMBS.

Deze beleidsstukken zijn niet verwerkt in het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen, aangezien ze parallel of achteraf zijn uitgewerkt.

Waar het gaat om beleidsterreinen die raken aan het verkeers- en vervoersbeleid wil ik u verwijzen naar de Energie-nota van N. De Batselier, Gemeenschapsminister van Economie, Middenstand en Energie en het MINA-plan en de richtnota „De groene hoofdstructuur van Vlaanderen” van T. Kelchtermans, Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting.

Voor de goede orde merk ik nog op dat ook aandacht nodig is voor de Super Snelle Trein (SST). Gezien het afgeleide karakter van de SST voor de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen is het beter dit thema in een afzonderlijke discussie te behandelen.

2. HET VERKEERS- EN VERVOERSPLAN VLAANDEREN

De opening van de Europese grenzen en de ingebruikname van de kanaaltunnel zullen meer dan ooit tevoren Vlaanderen de rol van draaischijf toebedelen op de Oost-West- en Noord-Zuidassen van Europa, zodat men mag aannemen dat hierdoor het transport in Vlaanderen nog zeer gevoelig zal stijgen. Vlaanderen moet, als hart van Europa, zijn centrale geografische ligging op het knooppunt van de grote verkeersaders optimaal valoriseren. Doorgedreven planning is daarvoor noodzakelijk. Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen is daartoe een eerste en eerder bescheiden aanzet. Zo dient alvast nog verdere afstemming op het internationaal personen- en goederenvervoer via o.a. onze zeehavens, de nationale luchthaven en internationale spoorverbindingen (o.a. SST, de Ijzeren Rijn e.d.) te gebeuren. Dit neemt niet weg dat ik met het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen voor de eerste maal de omtreklijnen schets van een nieuw mobiliteitsbeleid.

Het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen bevat twee grote luiken : een lange termijnvisie met algemene en concrete beleidsdoelstellingen en daaraan gekoppeld een concreet programma voor de korte termijn. Gezien het belang van het gevoerde openbaar onderzoek, heb ik in dit overzicht de voornaamste bemerkingen mee opgenomen.

2.1 Beleidsdoelstellingen

„Het ongeremd uitbreiden van de infrastructuur om de toenemende mobiliteit te ondervangen, is niet langer haalbaar. Niet alleen omwille van de beperkte financiële middelen en de beperkte open ruimte, maar ook omwille van de negatieve maatschappelijke gevolgen. Daarom leg ik de klemtoon van mijn beleid op een betere kwaliteit van het verkeer en het vervoer en niet louter op de productie van infrastructuur.”

Deze klemtoon was reeds terug te vinden in mijn eerste beleidsnota van maart 1989 „Mobiliteit in de jaren '90 : van produktie naar kwaliteit”. Vandaag vormt hij dan ook de basis van dit plan. Bij de opmaak werd tevens geopteerd voor een integrale benadering en dit op twee terreinen :

2.1.1 Externe integratie

Mobiliteit is een complex gegeven. Het heeft niet alleen te maken met vervoer en verkeer maar heeft raakvlakken met heel wat andere beleidsaspecten. Het opmaken van een Verkeers- en Vervoersplan dat als basis kan dienen voor een vernieuwd mobiliteitsbeleid dient daarom ook bekeken te worden in een ruimer kader en rekening te houden met zowel sociale, economische, ecologische, milieu-hygiënische als ruimtelijke aspecten.

De doelstellingen van een mobiliteitsbeleid moeten dus zoveel mogelijk beantwoorden aan — en consistent zijn met — de verschillende doelstellingen en noodzakelijkheden zoals zij geformuleerd worden in dit ruimer maatschappelijk gebeuren en dit zowel op het sociaal-economische, milieu-hygiënische als ruimtelijk-ecologische vlak. Op die wijze kan een evenwichtig mobiliteitsbeleid gevoerd worden.

2.1.2 Interne integratie

Deze externe integratie van het mobiliteitsbeleid moet verder worden geënt op en geïntegreerd in de traditionele opdracht van het departement openbare werken als investeringsdepartement.

Hier moet het beleid concreet ingevuld worden met investeringen en prioriteiten die zo goed mogelijk tegemoet komen aan de globale maatschappelijke opdracht.

Op basis van deze benadering wens ik volgende algemene doelstelling van mijn mobiliteitsbeleid te formuleren :

De mobiliteit in Vlaanderen optimaliseren door een beheersgericht, procesmatig beleid dat :

- de leefbaarheid in acht neemt ;
- de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert ;
- de mobiliteit betaalbaar houdt en
- rekening houdt met de individuele keuzevrijheid.

Om alle twijfels, over het door mij voorgestane beleid, weg te nemen, wens ik deze algemene doelstelling te concretiseren in volgende prioriteiten :

1. Het beheer van de bestaande infrastructuur :

Te lang en te eenzijdig lag het accent op de verdere uitbouw van de infrastructuur. In het voorliggende plan ligt de klemtoon op het onderhoud van de bestaande infrastructuur. ongebreedelde groei van het bestaande hoofdwegennet is niet aangewezen. Deze beleidsbreuk met het verleden is ingegeven door mijn bezorgdheid voor ecologische aspecten en een optimale aanwending van steeds minder (open) ruimte.

2. De verbetering van de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid :

Dit houdt in dat inzake verkeersveiligheid geïnvesteerd moet worden in de aanpak van onveilige kruispunten, wegvakken en gemeenten en dat extra aandacht moet besteed worden aan kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers.

De verkeersleefbaarheid impliceert maatregelen op het vlak van geluidshinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking, veroorzaakt door voertuigen.

3. Prioriteit voor het langzaam verkeer :

Het fietsen moet veiliger en comfortabeler gemaakt worden. Het verbeteren van de voorzieningen voor de voetganger richt zich op de kwaliteit en de veiligheid van de voetganger in het algemeen.

4. Prioriteit voor het openbaar vervoer :

Vooraf in de congestiegebieden moeten ruimere faciliteiten beschikbaar komen voor het openbaar vervoer als belangrijke vervoerswijze met een grote capaciteit : juist daar ligt de grote kracht van het openbaar vervoer als mogelijk alternatief voor de auto.

5. Prioriteit voor de binnenvaart

Vlaanderen beschikt over een goed uitgebouwd en onderhouden waterwegennet. Vandaag de dag wordt dat door de binnenvaart onderbenut. Verkeerscongesties zoals we die op de autowegen kennen zijn hier onbekend. Daarbij komt dat de binnenvaart aantrekkelijke aspecten kent zoals de lage vervoerskosten, beperkt energieverbruik en de uitgesproken milieuvriendelijkheid.

Daarom wil ik het vervoer te water stimuleren. Daartoe worden o.m. initiatieven genomen om een nieuwe beheersvorm op te zetten en worden maatregelen uitgewerkt om de dienstverlening te verbeteren. •

2.2 Beginselen van het Indicatief Meerjarenprogramma

De uiteengezette beleidslijnen worden voor de korte termijn geconcretiseerd in het thans voorliggende Indicatief Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 1990-1995.

Het programma is indicatief omdat voor verschillende beleidsonderdelen nog niet met concrete gegevens kan gewerkt worden en omdat effecten van voorgestelde maatregelen nog niet volledig kunnen gesimuleerd worden.

Het programma is gespreid over meerdere jaren om meer continuïteit in de beleidsvoering te bereiken. Dit programma kan jaarlijks aangroeien en zo nodig bijgesteld worden op basis van nieuwe inzichten en het herdenken van doelstellingen.

Het Indicatief Meerjarenprogramma behandelt een zo volledig mogelijk beeld van de mobiliteitsproblematiek. Vertrekkend van een schets van de bestaande ontwikkelingen en van een probleemanalyse worden tenslotte maatregelen voorgesteld op het vlak van infrastructuur, organisatie en gebruik van vervoerwijzen, algemene beleidsmaatregelen en onderzoeksprojecten.

Dit alles resulteert in een nominatieve opsomming van projecten : het concrete programma. Dit wordt weergegeven onder hoofdstuk 4.

2.3 Reacties uit het Breed Maatschappelijk Debat

2.3.1 Bemerkingen bij de doelstellingen :

Het is verheugend om vast te stellen dat er in Vlaanderen blijkbaar een **consensus** groeit rond de algemene doelstellingen van een mobiliteitsbeleid. Dit maak ik op uit de vrijwel uitsluitend positieve reacties op de door mij voorgestelde doelstellingen van het te **vocren** beleid. Dit stemt alvast hoopvol voor de toekomst en sterkt ons mij in het voornemen om op de ingeslagen weg verder te gaan en het voorgestane beleid verder in de praktijk om te zetten.

2.3.2 Bemerkingen bij het IMP :

Waar het gaat om de invulling voor de korte termijn in het IMP worden een drietal knelpunten gesignaleerd :

1) Er is onvoldoende uitwerking gegeven aan de Europese/internationale positie van Vlaanderen op het gebied van verkeer en vervoer.

Vooraf dient gesteld dat Vlaanderen als Europees knooppunt reeds over een aanzienlijk internationaal wegennet beschikt. Het IMP voorziet daarenboven in de voltooiing van een aantal internationale verbindingen. Ik verwijs daarvoor naar de A18 tussen Veurne en de Franse grens, een verbinding die internationaal gezien van groot belang zal worden in relatie met de Chunnel. Tevens is de A12 tussen Antwerpen en de Nederlands grens in aanleg, terwijl de wegen naar en rond Antwerpen, Gent en Brussel als probleempunten zijn genoemd, waarnaar studies moeten worden verricht. Overigens zijn door de Werkgroep Files reeds voorstellen gedaan rond deze problematiek. Voorts wordt reeds studie verricht naar de wegenstructuur rond Zeebrugge, waar de problematiek als nijpend kan worden gekenschetst.

Ook ten aanzien van de waterwegen ligt het accent op de voltooiing en verbetering van het hoofdvaarwegennet (het Albertkanaal, het kanaal Brussel-Rupel en de Leie) en de verbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland vermits deze van internationaal belang zijn.

Soortgelijke overwegingen gelden t.a.v. de spoorwegen en de regionale luchthavens. Ten aanzien van de spoorwegen mag ik u verwijzen naar mijn nota daarover en het standpunt van de Vlaamse Executieve m.b.t. Star 21 en het tienjarenplan van de NMBS, waarop ik elders nog zal terugkomen.

Ook m.b.t. de regionale luchthavens streef ik naar een optimaal functioneren, zoals in mijn betreffende nota is verwoord.

Wat de Europese positie van Vlaanderen betreft wijs ik op de toenemende supranationale regelgeving en normering met heel wat consequenties ook inzake verkeer en mobiliteit.

Bijvoorbeeld de Europese verordening inzake de sloopregeling, de afmetingen van vrachtwagens, de toegelaten aslasten e.d.. Het lijkt me aangewezen dat het Vlaams Gewest nauwer bij de Europese besluitvorming zou betrokken worden.

2) Het uitgangspunt van ca. 40 % groei wordt niet juist geacht, sommige reacties vinden, dat uitgegaan moet worden van ca. 70 % groei.

De groeipercentages voor het autoverkeer die hier naar voor geschoven worden zijn zeer globaal en uitsluitend gebaseerd op de koppeling economische groei – automobilititeit. Bij ongewijzigd beleid leidt dit tot steeds nieuwe wegeninfrastructuur.

Ik leg in het Verkeers- en Vervoersplan meer aandacht op

de kwalitatieve bewaking van het mobiliteitsgebeuren. Dit houdt in dat de groeiende behoefte aan verplaatsingen — hoe groot ook — in de toekomst op een kwalitatief betere wijze zullen moeten verlopen.

Redenen van verkeersveiligheid, milieuhygiëne e.d. leiden ons naar een andere invulling van de verplaatsingsnaden door andere vervoerswijzen te promoten (goederenvervoer), andere routes te kiezen, de snelheid te beperken, onze ruimte anders in te richten e.d..

Maatregelen van kwaliteitsverbetering leiden ons naar alternatieven voor het huidige vervuilende en vastrijdende autoverkeer en kunnen zo de verwachte groei binnen aanvaardbare perken houden.

Wat het prognosecijfer betreft heb ik me niet vastgepind op één bepaald scenario. Doordat het daartoe geëigende instrumentarium thans nog niet voorhanden is, is niet exact te bepalen, hoe groot de groei van het aantal autokilometers zal zijn tussen 1986 en 2000-2005. Of de groei gemiddeld 40 % zal zijn dan wel zal oplopen tot gemiddeld 70 % is derhalve nu niet te voorzien. Aan de hand van de verwachte groei van het inwonertal, het autobezit/gebruik en de groei van de individuele inkomens, kan wel worden vastgesteld dat een zogenaamd middenscenario op een gemiddelde van circa 40 % uitkomt. Plaatselijk kan rond groeipolen, zoals Brussel/Zaventem, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Kortrijk zeker een hogere groei optreden.

Wanneer wij uitgaan van een groei van 70 %, blijven de congestieproblemen gelocaliseerd tot de omgeving van de drie grote agglomeraties en hun antennes, zij het in versterkte mate.

Om te komen tot een nauwkeurige prognose van de te verwachten groei van de automobilititeit is het essentieel dat aansluitend op het Verkeers- en Vervoersplan in een tweede fase een integraal verkeers- en vervoersmodel wordt ontwikkeld. Dan kan meer gedetailleerd per regio, wegdeel en vervoerswijze een prognose uitgewerkt worden en kunnen de effecten van bepaalde beleidsmaatregelen doorgerekend worden.

3) Er heeft geen afstemming plaatsgehad op, c.q. er is geen uitwerking gegeven aan, de in het MINA-plan geformuleerde taakstellingen op het gebied van mobiliteit en er lijkt in het VVPV geen sprake van afstemming op het instrumentarium dat de ruimtelijke ordening biedt.

Het VVPV is in eerste orde een mobiliteitsplan, opgesteld vanuit de mij toegewezen bevoegdheid.

Vanzelfsprekend moet de band gelegd worden met de milieu-hygiënische aspecten en de ruimtelijke ordening. Dit is in het VVPV dan ook gebeurd o.a. waar b.v. verwezen wordt naar de problematiek van de geluidshinder en de maatregelen die worden genomen om hieraan te verhelpen. Ook wordt ingegaan op de verschillende raakvlakken met de ruimtelijke ordening en de stedenbouw. In het plan wordt dan ook verwezen naar concrete ruimtelijke ingrepen die een directe invloed hebben op de mobiliteit zoals b.v. de versterking van de woon- en kantoorfunctie in de binnensteden en stationsomgevingen. In tweede orde neem ik me voor de beslissingen, genomen binnen het kader van mijn bevoegdheid, consequent door te trekken op het niveau van de ruimtelijke ordening. Dit houdt o.a. in dat bepaalde delen van het hoofdwegenet, waarvoor in het gewestplan reservatiestroken zijn voorzien, kunnen worden geschrapt. Uit het WPV blijkt nl. dat het huidige hoofdwegenet nagenoeg volstaat en het niet aangewezen nog nieuwe hoofdwegen te realiseren. Ik

denk daarbij o.a. aan de Grote Ring rond Antwerpen, de A19 Ieper-Veurne, de ontubbeling van de N79 tussen Sint Truiden en Tongeren, de A2 tussen Leuven en Mechelen. Dienaangaande zijn besprekingen aan de gang binnen de Vlaamse Executieve.

Er dient een Structuurplan Vlaanderen te worden opgesteld waarbinnen het Structuurschema Verkeer en Vervoer, dat een ruimtelijke neerslag weergeeft van het VVPV wordt opgenomen. Wanneer dergelijke schema's ook vanuit andere beleidsterreinen worden ingebracht, zou de Vlaamse Executieve in staat worden gesteld een Structuurplan Vlaanderen op te stellen waarin de verschillende beleidsdomeinen op elkaar worden afgestemd.

Tenslotte wijs ik er op dat de nieuwe structuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap met daarin één departement leefmilieu en infrastructuur heel wat mogelijkheden biedt om tot afstemming te komen van de mobiliteitsproblematiek met milieu- en ruimtelijke ordeningsaspecten.

3. INSTRUMENTARIUM

Een aantal maatregelen zijn van belang voor het verkeersbeleid in het algemeen. Zij situeren zich in tegenstelling tot de concrete ingrepen in infrastructuur op een algemener beleidsniveau.

Het betreft hier nieuwe maatregelen op institutioneel en financieel vlak, alsook op het domein van het wetenschappelijk onderzoek.

3.1. Institutionele maatregelen.

— Indien wij het beleid op het gebied van verkeer en vervoer verder tot stand willen brengen, dan is een advisering vereist door een orgaan dat een weerspiegeling is van alle betrokken maatschappelijke sectoren.

Daartoe is de oprichting van een Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer noodzakelijk.

— Ook ten aanzien van de kennis en de wetenschappelijke gegevens op het vlak van verkeer en vervoer staan wij voor een belangrijke taak.

Indien wij het verkeersbeleid doelmatiger willen richten, dan dient aan dit aspect meer aandacht te worden besteed.

Daartoe moet een studiedienst voor verkeer en vervoer, waarin deskundigheid op interdisciplinaire basis wordt gebundeld, uitgebouwd worden.

Hierin liggen taken voor de mobiliteitscel van het departement Leefmilieu en Infrastructuur en voor de inmiddels decretaal erkende Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

Deze mobiliteitscel zal rechtstreeks rapporteren aan de secretaris-generaal en heeft ondermeer tot taak het onderzoek op het globale terrein van mobiliteit uit te voeren en te coördineren. Zo zal zij o.a. een coördinerende rol toebedeeld krijgen bij het opstellen van het integrale verkeers- en vervoersmodel dat voorzien is in de tweede fase van het VVPV.

3.2. Financiële maatregelen

— De gemeenten zouden moeten worden gestimuleerd op gemeen **telijk** niveau onderzoek en planning op **verkeerstechnisch** vlak uit te voeren.

Ik denk hierbij aan financiële ondersteuning bij het opstel-

len van gemeentelijke verkeersplannen, het verrichten van technisch-wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer en pilootprojecten op het gebied van openbaar vervoer, veiligheid en leefbaarheid.

Ook inhoudelijk zullen de buitendiensten van de administratie, wegeninfrastructuur en verkeer kunnen meehelpen bij het opmaken van de gemeentelijke verkeersplannen.

— Teneinde de hierboven beschreven en ook andere, specifieke maatregelen te financieren dient daarom een mobiliteitsfonds opgericht te worden.

Ik heb opdracht gegeven de mogelijkheden tot spijzing van dit Fonds middels een Vlaamse opcentiem op de verkeersbelasting op autovoertuigen te onderzoeken, uiteraard rekening houdend met de bijzondere wet var 16.1.89 betreffende de financiering van de gemeenschappen en de gewesten. Tevens kan onderzocht worden of normen van lokaal rekeningrijden kunnen ingevoerd worden.

3.3. Wetenschappelijk onderzoek

Zoals hierboven onder 3.1 reeds werd gesteld moet op het vlak van de wetenschappelijke kennis inzake verkeer en vervoer nog een serieuze weg worden afgelegd. Volgende onderzoeksitems moeten zeker aan bod komen :

— Jaarlijkse enquête onder de huishoudens naar de evolutie van de mobiliteit. Er bestaat behoefte aan een consistent geheel van basisgegevens dat inzicht geeft in de mobiliteit in Vlaanderen en de ontwikkeling daarvan in de tijd. Het gaat hierbij om :

- inzicht in herkomsten en bestemmingen ;
- verdelingen naargelang het motief, de vervoerwijze, ritlengtes e.d.m.

Door de enquête jaarlijks te actualiseren wordt een voldoende betrouwbaar beeld verkregen waarmee mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden beschreven.

— Gedetailleerde prognose van verkeers- en vervoerstromen op hoofdverbindingen voor goederen-, personen- en openbaar vervoer.

Er dient een integraal verkeers- en vervoersmodel voor het Vlaams gewest te worden ontwikkeld dat de toekomstige omvang van de verkeers- en vervoersstromen beschrijft op basis van hypothesen over de omvang en spreiding van de bevolking, de werkgelegenheid, het voertuigbezit, de verplaatsingskosten, de kwaliteit van auto- en openbaar vervoernetwerk en dergelijke.

Dit model is een belangrijk planningsinstrument om beslissingen voor de aanpassing van infrastructuur te onderbouwen.

— Globale studie naar de mobiliteitsbeperkende effecten van telematica.

Telematica-toepassingen zullen o.a. kunnen leiden tot een alternatief voor verplaatsingen. Een studie moet worden uitgevoerd naar de mogelijkheden die op dit gebied in Vlaanderen zouden kunnen bestaan.

— Zowel wat betreft de verzameling van basisgegevens als de verkenningen op langere termijn zijn inmiddels initiatieven ontwikkeld via het Impulsprogramma Transport en Mobiliteit. Dit is een programma van het nationaal departement wetenschapsbeleid, dat loopt van 1990 tot 1993.

— Tenslotte is het van wezenlijk belang om, zoals hierboven reeds aangegeven, te komen tot een operationeel en integraal verkeers- en vervoersmodel voor Vlaanderen.

3.4. Onderzoek naar mobiliteitseffecten

Bepaalde projecten hebben belangrijke mobiliteitseffecten. Het is belangrijk deze effecten voorafgaandelijk zoveel mogelijk te kunnen inschatten. Op basis daarvan kan het project beter beoordeeld worden en kunnen maatregelen (aanpassingen aan of verwerping van het project) genomen worden. Dit kan in het kader van de MER gebeuren.

Het onderzoek naar het effect van de mobiliteit moet opgelegd worden zowel bij bouwaanvragen voor bepaalde belangrijke inplantingen als bij de opmaak of de herziening van ruimtelijke plannen i.f.v. de realisering van zulke inplantingen.

4. INDICATIEF MEERJARENPROGRAMMA 1990-1995

Hieronder vindt U het Indicatief Meerjarenprogramma voor de komende jaren. Naast een beknopte verantwoording van de gehanteerde normen geeft het een opsomming van de acties en de projecten die het nauwste aansluiten bij de gestelde doelstellingen en prioritair dienen te worden uitgevoerd. Een uitvoerige beschrijving en toelichting is terug te vinden in Deel 2 en Deel 3 van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen. De acties en projecten staan geordend volgens de sectoren : wegen, openbaar vervoer, binnenvaart, luchtvaart, vervoer per pijpleiding en telematica. Binnen elke sector wordt de beoogde doelstelling als een tweede orde-ningsprincipe gehanteerd.

4.1 Wegen

4.1.1 Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

Voltooiing hoofdwegennet

a) aanleg nieuwe wegen

— A12, autosnelweg Antwerpen — Bergen-op-Zoom. Na realisatie van deze verbinding dient de N11, Antwerpen-Kapellen-Putte, binnen de bebouwde kommen te worden gereconstrueerd indien daar aanleiding toe bestaat ;

— A18, autosnelweg Veurne-Franse grens ;

— Realisatie van de Zuidelijke Havenrandweg tussen de N31 en de N49, ter ontsluiting van het havengebied van Zeebrugge.

b) ombouw bestaande wegen

— N49, ombouw tot autosnelweg A11 Antwerpen-Zelzate-Brugge-Knokke. De eerste fase betreft het gedeelte Antwerpen-Zelzate. De tweede fase behelst het gedeelte Zelzate-Maldegem-Brugge-Knokke.

— A12, Antwerpen-Boom-Brussel ombouw tot autosnelweg ;

— R4, Kennedylaan bij Gent tot autoweg.

Capaciteitsverruiming

— R1 , Antwerpen, verkeerssignalering, toeritdosering op Antwerpse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabele snelheidsbeperking en capaciteitsverruiming, verbreding tussen Borgerhout en Berchem ;

— RO, Brussel, verkeerssignalering, toeritdosering op Brusselse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabele snelheidsbeperking en capaciteitsverruiming.

– A1, Antwerpen : verbreding viaduct voor toegang Craeybeckxtunnel ;

– A14, Antwerpen : verbreding uitgang Kennedytunnel Linkeroever.

Carpooling

– aanleg van carpoolplaatsen : goed uitgeruste parkeerplaatsen voor car-pooling worden aangelegd langs verschillende opritten tot autosnelwegen zoals te Lummen, Houthalen-Helchteren, Wommelgem, Beernem, Aalter en Merelbeke. Op sommige parkings van de bestaande nevenbedrijven zullen plaatsen voorbehouden worden voor carpoolen.

– aanleg of reservering van aparte carpoolstroken : met het oog op een voorkeursbehandeling van de gebruikers van dit vervoerssysteem worden de nodige infrastructurele ingrepen overwogen. Daarnaast zijn echter ook wettelijke maatregelen noodzakelijk om een gunstige verkeersafwikkeling juridisch te onderbouwen. Dit werd aanhangig gemaakt bij de Interministeriële Conferentie voor Verkeer en Infrastructuur.

– stimuleren van de organisatie van carpooling : de organisatie die zich inlaat met de bevordering van car-pooling wordt financieel ondersteund om haar projecten te kunnen uitvoeren.

Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer zal de strategie gericht zijn op het bieden van een hoogwaardig pakket van vervoersmogelijkheden, zowel via de weg, per spoor als over water. Het beleid zal zich daarom richten op :

– het bevorderen van een goede doorstroming van het goederenvervoer over de weg ;

– versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor ;

– het aanbieden van een hoogwaardig vaarwegennet op belangrijke internationale relaties ;

– stimuleren van het gecombineerd vervoer. Dit biedt een goede mogelijkheid om binnenvaart en spoor een grotere bijdrage te laten leveren in het totale goederenvervoer en onnodige kilometers over de weg te voorkomen. Hoewel het aandeel gecombineerd vervoer nu reeds toeneemt, moet men zich er wel rekenschap van geven dat er op korte termijn geen drastische verschuivingen mogen worden verwacht.

Onderhoud

Het doel van het project onderhoud is de achterstand in het wegenonderhoud op korte termijn ongedaan te maken en een systeem in te voeren waarin de onderhoudstoestand van het wegennet objectief is vastgelegd zodat voor de toekomst prioriteiten gesteld kunnen worden.

Derhalve : – inhaaloperatie achterstallig onderhoud ;

– invoering rationeel wegbeheer.

Studieprojecten

De volgende studieprojecten zijn binnen het IMP voorzien :

– Verdere studie naar de internationale verbinding van de haven van Zeebrugge via de weg.

– Studie naar aanleg van het zuidelijk deel van de Brusselsse ring ;

- Studie naar ombouw van de verbinding Hasselt-Lommel tot autoweg (afgerond) ;
- Studie naar de wenselijkheid van een aansluiting/verbinding tussen de N49 en de A14 via de R1 (afgerond) ;
- Studie naar een tunnel onder het Amerikadok (Schelde-laan-Groenendaallaan) ;
- Studie naar voltooiing van de hoofdwegenstructuur rond Gent ;
- Herziening van de ontwerprichtlijnen voor niet-autosnelwegen ;
- Inventarisatie van gewenste parkeerplaatsen nabij open afritten van autosnelwegen ter stimulering van carpooling en taxi-stop (afgerond) ;
- Instellen van een projectgroep met als taak het realiseren van continuïteit in het wegprofiel ;
- Studie naar een vierde Schelde oeververbinding ;
- Studie naar een herclassificatie van het wegennet, waarbij tevens de overname van belangrijke nominale vragen door het Gewest wordt onderzocht ;

4.1.2 Verkeersveiligheid

Het programma verkeersveiligheid richt zich op het wegwerken van ongevalconcentraties en op een gebiedsgewijze aanpak van de onveiligheid d.w.z. gericht op de relatief onveilige gemeenten en op de zwakke weggebruikers. Onder ongevalconcentraties worden enerzijds begrepen de zeer onveilige kruispunten en anderzijds de zeer onveilige wegvakken.

Aanpak meest onveilige kruispunten

Voor de aanpak van de meest onveilige kruispunten werd de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen opgericht.

De meest onveilige kruispunten, met tenminste acht letselongevallen per jaar, zullen worden verbeterd. Eerst zal een onderzoek worden uitgevoerd op basis van geregistreerde ongevallen om per kruispunt de noodzakelijke maatregelen te bepalen. De betreffende maatregelen zullen nog binnen de IMP-periode tot uitvoering komen.

De absoluut prioritaire kruispunten bevinden zich in :

- Provincie Antwerpen : Lier, Antwerpen (drie kruispunten), Wijnegem (twee kruispunten), Schilde, Herentals, Aartselaar (twee kruispunten) ;
- Vlaams Brabant : Machelen, Vilvoorde, Leuven ;
- Provincie Limburg : Hasselt (twee kruispunten), Beringen, Overpelt, Genk, Lanaken (twee kruispunten) ;
- Provincie Oost-Vlaanderen : Gent (vijf kruispunten), Dendermonde, Beveren ;
- Provincie West-Vlaanderen : Bredene, Izegem.

Aanpak onveilige wegvakken

De, in relatie tot de verkeersintensiteit, meest onveilige wegvakken zullen eveneens worden verbeterd. Er zal een onderzoek worden uitgevoerd op basis van de geregistreerde ongevallen om per wegvak de noodzakelijke maatregelen te bepalen. De betreffende maatregelen zullen nog binnen de IMP-periode tot uitvoering komen.

Hieronder staan de wegvakken met twee of meer letselon-gevalen per miljoen motorvoertuigkilometers (in de periode 1986-1988).

De betreffende wegvakken bevinden zich in :

— Provincie Antwerpen :

N1 ter hoogte van Mortsel en ter hoogte van Antwerpen
N11 ter hoogte van Antwerpen
N12 ter hoogte van Schilde en ter hoogte van Malle
N16 ter hoogte van Bornem

— Vlaams Brabant :

N2 ter hoogte van Leuven
N3 ter hoogte van Leuven en ter hoogte van Tienen
N8 ter hoogte van Brussel en ter hoogte van Schepdaal

— Provincie Limburg :

N2 ter hoogte van Hasselt
N29 ter hoogte van Beringen
N73 ter hoogte van Leopoldsbrug
N74 ter hoogte van Hasselt
N78 ter hoogte van Neerharen en ter hoogte van Maasmechelen

— Provincie West-Vlaanderen :

N8 ter hoogte van Kortrijk
N34 ter hoogte van Wenduine en ter hoogte van Nieuwpoort
N43 ter hoogte van Kortrijk
N371 ter hoogte van Blankenberge

— Provincie Oost-Vlaanderen :

N9 ter hoogte van Eeklo
N43 ter hoogte van Deinze
N47 ter hoogte van Dendermonde
N70 ter hoogte van Lochristi en ter hoogte van Sint-Niklaas

Aanpak onveilige gemeenten

Op basis van de ongevallen, vastgesteld in de periode 1986-1988 blijkt dat 44 gemeenten in Vlaanderen structureel onveiliger zijn dan de overige gemeenten. Deze gemeenten zullen worden gestimuleerd om een verkeersveiligheidsplan op te stellen, waarin de onveiligheid wordt geanalyseerd en waarin voorstellen worden uitgewerkt om de toestand te verbeteren.

Voor 23 van deze 44 gemeenten wordt de onveiligheid voor een onevenredig hoog deel veroorzaakt door gewestwegen. In deze gemeenten wordt de verkeersveiligheid prioritaair verbeterd.

De betreffende gemeenten zijn ;

— Provincie Antwerpen : Wommelgem, Malle, Zandhoven, Wijnegem, Grobbendonk, Brasschaat, Herentals, Lier, Mol ;

— Provincie Brabant : Bekkevoort, Drogenbos, Macheelen, Vilvoorde, Aarschot ;

— Provincie Limburg : Leopoldsburg, Overpelt, Bree, Hasselt, Hechtel-Eksel, Zonhoven, Tessenderlo ;

— Provincie Oost-Vlaanderen : Eeklo, Melle, Aalter, Nazareth, Waasmunster, Kaprijke, Horebeke, Lokeren ;

— Provincie West-Vlaanderen : Koksijde, Middelkerke, Damme, Veurne, De Haan, Nieuwpoort, De Panne, Zuienkerke, Lichtervelde, Torhout, Bredene, Blankenberge, Waaregem, KnokkeHeist, Spiere-Helkijn.

Aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers

Naast de weggebruikers in het algemeen dienen de volgende groepen verkeersdeelnemers met nadruk te worden benaderd via voorlichting, acties en dergelijke

- de leeftijdsgroep 60 jaar en ouder ;
- bromfietzers in de leeftijdscategorie 15 t/m 19 jaar ;
- langzaam verkeer in het algemeen : voetgangers, fietzers en bromfietzers.

Studieprojecten

– Studie naar de verkeersveiligheid in relatie met de verkeersintensiteit voor het gehele gewestwegennet.

Op dit moment is voor het gewestwegennet alleen het absolute cijfer van het aantal ongevallen per wegvak en per kruispunt bekend. Door het aantal ongevallen te relateren aan de verkeersintensiteit wordt een veel beter inzicht verkregen in de relatieve veiligheid van wegen. Dit is een belangrijke gegeven om prioriteiten te bepalen. In het IMP is een eerste aanzet gegeven door de meest onveilige wegvakken vast te stellen, maar dit dient op uitgebreidere schaal te gebeuren en jaarlijks te worden geactualiseerd.

– Aanpassing registratie voor verkeersongevallen. Het blijkt dat de registratie van de exacte plaats waar een ongeval plaatsvindt regelmatig achterwege blijft. Bij analyses op wegvakniveau leidt dit tot vertekening van de realiteit. Voorts wordt het rijgedrag dat tot het ongeval leidde niet of onvoldoende geregistreerd. Juist dit rijgedrag is bijzonder belangrijk om op kruispunt- of wegvakniveau ongevallen te kunnen analyseren en maatregelen te kunnen nemen. Voor het slagen van zowel het project „aanpak onveilige kruispunten”, als het project „onveilige wegvakken” is deze studie essentieel.

– Ontwikkelen van een methode voor systematische aanpak van zwarte punten. Het doel van deze studie is een handleiding op te stellen voor wegbeheerders waardoor een meer systematische aanpak van onveilige verkeerssituaties mogelijk wordt. Het gaat hierbij om het systematisch opsporen, analyseren en vaststellen van maatregelen bij ongelukconcentraties.

– Studie naar de mogelijkheid van voorkoming van ongevallen door aanpassing van de strategie van verkeersregeling, waar het gaat om linksafslaand verkeer.

– Studie naar de mogelijkheden voor vermindering van het aantal en de ernst van ongevallen, waarbij vrachtverkeer is betrokken.

4.1.3 Verkeersleefbaarheid

Het programma verkeersleefbaarheid is gericht op het terugdringen van de barrièrewerking van het verkeer, het verminderen van de luchtvervuiling en van de geluidsoverlast, veroorzaakt door het verkeer.

Barrièrewerking

Het doel van dit project bestaat erin in steden en dorpen de barrièrewerking van het autoverkeer te verminderen, met name door de verkeersruimte en de verblijfsruimte aan te passen ten gunste van de verkeersleefbaarheid. Hierdoor kan de verkeersfunctie minder overheersend worden, hoewel deze op zich zal blijven bestaan. Er wordt groot belang gehecht aan de herinrichting van de „oude” routes, parallel aan de autosnelwegen, en aan de routes met wegvakken breder dan twee rijstroken.

De volgende parallelle routes komen voor herinrichting in aanmerking :

- N1, Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel
- N2/3, Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Luik
- N2, Diest-Hasselt-Bilzen
- N8, Kortrijk-Menen-Ieper
- N9, Gent-Aalst-Asse-Brussel
- N12, Antwerpen-Schilde-Turnhout
- N19/10/29, Leuven-Aarschot-Diest-Beringen
- N32, Brugge-Torhout-Roeselare-Menen-Franse grens
- N43, Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens
- N70, Gent-Lokeren-St. Niklaas-Antwerpen
- N139, Oud-Turnhout-Nederlandse grens
- N8, Ninove-Brussel

De volgende wegen met meer dan twee rijstroken komen in aanmerking voor herinrichting binnen de bebouwde kommen :

- N2, Leuven-Diest
- N9, Brugge-Eeklo-Gent
- N14, Mechelen-Duffel-Lier
- N16, Willebroek-St Niklaas
- N26, Mechelen-Leuven
- N31, Brugge-Zeebrugge
- N34, Knokke-Heist-Oostende-De Panne
- N37, Roeselare-Tielt
- N44, Aalter-Maldegem
 - N45, Aalst-Ninove
 - N78, Lanaken-Maaseik
 - N79, Tongeren-Nederlandse grens
 - N371, Brugge-Blankenberge.

Enkele van de genoemde wegen maken deel uit van het hoofdwegennet. Hoewel de verkeersfunctie op deze wegen van belang blijft, zijn ook hier ingrepen nodig om binnen de bebouwde kommen de leefbaarheid te verbeteren.

Vergelijking van de verkeersveiligheidsprojecten met het project barrièrewerking leert dat er vele lokaties zijn die in beide projecten prioriteit krijgen : onder verkeersveiligheid zijn 27 kruispunten, 17 wegen en 44 gemeenten geselecteerd waar de veiligheid moet worden verbeterd. Van deze groep komen 13 kruispunten, 12 wegen en 25 gemeenten ook voor verbetering van de leefbaarheid in aanmerking. Dit maakt duidelijk hoezeer de problematiek van veiligheid en van leefbaarheid verweven is.

Luchtvervuiling

— Studie naar normering van de luchtkwaliteit langs stedelijke wegen. Het doel is enerzijds vast te stellen waar in stedelijke gebieden de luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer ernstig te wensen overlaat, anderzijds om maatregelen vast te stellen, bijvoorbeeld in de sfeer van de verkeerscirculatie, om tot kwaliteitsverbetering te komen.

Geluidshinder

Het project geluidshinder heeft de volgende aandachtspunten :

— Inventarisatie van woonbebouwing en scholen met een te hoog geluidniveau ten gevolge van het wegverkeer voltooien ;

— Systematisch 65 dB(A) als grenswaarde hanteren boven welke maatregelen dienen getroffen met als effect te komen tot 60 dB(A) overdag en 50 dB(A) 's nachts.

4.1.4 Langzaam Verkeer

Het programma langzaam verkeer richt zich op de fietser en de voetganger. Voor de fietser voorziet het programma in de aanleg van fietsroutenetwerken in een aantal middelgrote Vlaamse steden. Voorts dienen op enkele wegvakken buiten de bebouwde kom de fietsvoorzieningen te worden verbeterd. Het programma voor de voetganger richt zich op de kwaliteit en de veiligheid van de voetganger in het algemeen.

Fietsroutenetwerken

Het doel van dit project is het fietsen veiliger en comfortabeler te maken. Het project wil het fietsen, inzonderheid het woon-werkverkeer, op deze wijze bevorderen. Het netwerk zal daarom moeten aansluiten bij het patroon van woon-werkverplaatsingen. De volgende zes steden komen prioritair voor een dergelijk netwerk in aanmerking :

- Provincie Oost-Vlaanderen : St Niklaas
- Provincie Antwerpen : Mechelen
- Provincie West-Vlaanderen : Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare

Daarnaast gaat bijzondere aandacht naar het afwerken van de ontbrekende stukken trekweg langsheen de bevaarbare waterwegen.

Fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom

Het doel van dit project bestaat erin op wegen buiten de bebouwde kom waar relatief veel wordt gefietst de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren, inzonderheid i.f.v. veiligheid en comfort. Wegen met meer dan duizend fietsers worden aangetroffen nabij de volgende plaatsen :

- Provincie Antwerpen : Turnhout
- Provincie Limburg : Hasselt, Lommel, Heusden-Zolder
- Provincie Oost-Vlaanderen : Aalst.

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen verdient het aanbeveling deze ook binnen de bebouwde kom door te zetten.

Voetgangers

Voor het verbeteren van de voorzieningen voor de voetganger worden twee projecten voorzien :

- richtlijnen vast te stellen voor verkeersvoorzieningen in verblijfsgebieden ;
- de verbetering van de voorzieningen voor de voetganger in de verdere uitvoering van het doortochtenprogramma.

4.2 Openbaar Vervoer

Het programma openbaar vervoer richt zich op de verbetering van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer met een duidelijke aandacht voor snelheid, stiptheid en regelmaat. Bijzondere aandacht is eveneens vereist voor modernisering en imagoverbetering. Daarnaast zijn projecten voorzien gericht op o.a. maatwerk in landelijke gebieden, voor- en natransport voor fietsers en treinreizigers en integratie van vervoersbewijzen en tarieven.

Stedelijk openbaar vervoer

Aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij zal worden gevraagd coherente voorstellen te ontwikkelen voor kwaliteitsverbetering. Het project zal zich met name richten op de volgende gemeenten :

- Provincie Antwerpen : Antwerpen
- Provincie Limburg : Hasselt
- Provincie Oost-Vlaanderen : Gent
- Provincie West-Vlaanderen : Brugge, Kortrijk
- Provincie Brabant : Leuven.

Stadsgewestelijk openbaar vervoer

Het doel van dit project is het openbaar vervoer op belangrijke woon-werkrelaties zodanig te verbeteren dat concurrentie met de auto mogelijk wordt. De relaties zijn geselecteerd op de omvang van het woon-werkverkeer (groot) en het huidige openbaar vervoergebruik (relatief laag).

- Provincie Antwerpen : Brasschaat-Antwerpen, Putte-Antwerpen, Turnhout-Aarschot-Leuven, Antwerpen-Wilrijk-Aartselaar-Boom-Brussel, (Eindhoven-)Turnhout-Antwerpen ;

- Provincie Oost-Vlaanderen : Destelbergen-Gent ;

- Provincie Brabant : Brakel-Ninove-Brussel, Grimbergen-Brussel, Meise-Brussel, Overijse-Brussel, Wemmel-Brussel.

De relaties Turnhout-Aarschot-Leuven en Antwerpen-Wilrijk-Aartselaar-Boom-Brussel betreffen zowel de provincie Antwerpen als de Provincie Brabant.

Aanpassing van het voertuigenpark

De gemiddelde ouderdom van de voertuigen is te hoog en tevens is het voertuigenpark niet steeds aangepast. Vernieuwing en diversificatie is dringend gewenst om het openbaar vervoer een beter imago te verlenen. Het project „modernisering voertuigenpark” voorziet in de nodige vervangingen.

Pilootprojecten

- Binnen het thema snelheid, stiptheid en regelmaat werd een pilootproject opgezet in de regio Antwerpen voor de lijnenbundel (tram en autobus) Mortsel-Centrum en Mortsel-Linkeroever. Aparte eigen beddingen, verkeerslichtbeïnvloeding, traject- en spoorwegverplaatsingen en wegaanpassingen moeten de snelheid gevoelig doen verhogen.

- Ter verbetering van het imago van het openbaar vervoer zullen een of enkele snelbusprojecten vergezeld gaan van gerichte acties om het openbaar vervoer als concurrentiële vervoerwijze te promoten ;

- Experiment met de taxi als openbaar vervoermiddel tijdens stille uren. Hiertoe zal een overeenkomst worden gesloten die het mogelijk maakt, tegen het gangbare openbaar vervoertarief, de verplaatsing door een taxi te laten gebeuren.

Ook het experiment met de „belbus”, zoals dat in de Westhoek en Zuid-Limburg wordt uitgetest, valt hieronder.

- Ten aanzien van het stedelijk en regionaal openbaar vervoer heb ik reeds opdracht gegeven aan de Vlaamse Vervoer Maatschappij tot het opstellen van een strategisch plan, waarin ook de afstemming op, c.q. een optimalisatie met de plannen van de NMBS en de vervoermaatschappijen van de overige gewesten zal plaatsvinden. Hiertoe is overigens reeds een aanzet gegeven in de nota „Creatief Investeren in stads- en streekvervoer” van de Vlaamse Vervoermaatschappij. In-

middels is reeds een samenwerkingsakkoord met het Waals en het Brussels Gewest met betrekking tot het openbaar vervoer gesloten.

Studieprojecten

— Parkeer- en reisvoorzieningen aansluitend op het Antwerpse pre-metro- en tramnet ;

— Studie naar de mogelijkheid van invoering van de **trein-taxi**. De trein-taxi is een vorm van maat-openbaar vervoer, waarbij tegen gereduceerd tarief de taxi wordt gebruikt voor het voor- of natransport bij een treinreis ;

— Studies naar systematische aanpak van stiptheid en regelmaat voor het openbaar vervoer. Prioriteit ligt hier bij de grote steden Antwerpen en Gent ;

— Studie naar de mogelijkheid tot integratie van alle openbaar vervoertarieven en kaartsystemen.

— Studie naar fietsstallingen aan de halten.

4.3 Binnenvaart

Het programma binnenvaart richt zich op de voltooiing van de hoofdassen Antwerpen-Luik en Antwerpen-Brussel ten behoeve van de duwvaart en de verbinding van Gent met Noord-Frankrijk op Europees gabariet .

Capaciteit hoofdvaarwegennet

— Verbetering van het Albertkanaal door de afwerking van de sluis bij Wijnegem, door capaciteitsverruiming bij Eigenbilzen en door de aanpassing van de toegang tot het Straatsburgdok ;

— Verbetering van het kanaal Brussel-Rupel door de bouw van de sluis bij **Hingene** en aanleg van het aansluitende kanaalvak ;

— De bouw van een tweede sluis te Evergem om de wachttijden van de te verschutten schepen in te korten

— Verbetering van de verbindingen met Noord-Frankrijk via Schelde en Leie. Dit houdt o.m. de afwerking in van de modernisering van de grensleie in uitvoering van de Frans-Belgische Conferentie van 3 februari 1982 en de verbetering van de doortocht in Kortrijk ;

— Optimaler gebruik van de bestaande infrastructuur en het beschikbaar bedieningspersoneel van de kunstwerken o.m. door verruiming van de diensturen op de belangrijke assen en een intensiever gebruik van electronica en het inschakelen van mobiele bedieningsploegen langs de minder druk bevaren waterwegen.

Studieprojecten

Om de binnenvaart als vervoersmodus te bevorderen heb ik het afgelopen jaar een werkgroep „**Promotie Binnenvaart**” opgericht. Hierin zijn alle belangengroepen vertegenwoordigd.

Deze werkgroep begeleidt de volgende studieprojecten m.b.t. de binnenvaart :

— de huidige trafiek en tariefvorming. In het licht van de afbouw van de Europese grenzen wordt ook de regulering van de vrachtverdeling in vraag gesteld ;

— de structuur van het aanbod tot de structuur van de vraag naar de binnenvaart

— de mogelijke nieuwe toekomstgerichte trafieken, zoals het gecombineerd vervoer **schip/weg** ; transport van afval ; vervoer van containers ; vervoer van grote ondeelbare stukken ; gebruik van zeewaardige binnenschepen ;

— de te nemen maatregelen om de sector te ondersteunen door vernieuwbouw en modernisering van de vloot te stimuleren.

Los van deze werkgroep wordt het tracé voor de verbinding van de haven van Zeebrugge met het hinterland bestudeerd.

Tenslotte dient een goed georganiseerde en doorgedreven promotiecampagne de binnenscheepvaart te ondersteunen ; het succes van een dergelijke campagne zal uiteraard zeer afhankelijk zijn van de mate waarin de aantrekkelijkheid van deze transportmodus wordt vergroot door het verbeteren van de hierboven beschreven mogelijkheden.

4.4 Luchtvaart

De analyse van de marktontwikkelingen en de **beleidseconomische** doorlichting van de luchthavens wijst uit dat deze in Vlaanderen een draaischijf kunnen vormen in de Europese schaalvergroting.

Voor de toekomst meldt de IATA-prognose voor het internationale passagiersvervoer een jaarlijkse stijging van 5 à 7 % die zal uitmonden in een verdubbeling tegen het jaar 2000.

De belangrijke uitbreidingsprojecten rond de nationale luchthaven te Zaventem kaderen hierin. Een verbeterde aansluiting van deze luchthaven met het hoofdwegennet en met de diverse spoorverbindingen is een topprioriteit.

Op de regionale luchthavens doen zich thans geen capaciteitsknelpunten voor. In het kader van het nieuwe **marktgeoriënteerde** beleid voorziet het programma voor de regionale luchthavens in de volgende projecten :

— Antwerpen/Deurne

Aanbrengen van de nodige voorzieningen, die een optimale benutting van de infrastructuur mogelijk maken, waardoor interregionale lijnvluchten en zakenvluchten beter kunnen uitgebaat worden.

— Oostende

Voltooiing van de startbaanverlenging (van 1976) door verplaatsing van het ILS (Instrument Landing System) en verbetering van de accommodatie waardoor internationale en intercontinentale vluchten kunnen uitgebaat worden, voornamelijk in vrachtvervoer en toeristische charters.

4.5 Telematica

Telematica is in dit programma opgevat als een middel dat zowel op korte als lange termijn, een bijdrage kan leveren aan bereikbaarheidsproblemen alsook aan het oplossen van hieraan gekoppelde problemen zoals verkeersveiligheid en milieuvervuiling. Concrete projecten worden vermeld onder „wegverkeer” en „verkeersbeleid algemeen”.

In hoeverre telematica een alternatief kan bieden voor fysieke verplaatsingen is nog voorwerp van studie. Buitenlandse studies wijzen echter uit dat deze mogelijkheden niet overschat mogen worden.

Naast een alternatief voor verplaatsingen is telematica in-

teressant in het kader van een betere benutting van de capaciteit van de infrastructuur, in het bijzonder van de wegcapaciteit. Daartoe zijn reeds, mede in het kader van het IMP, studies aangevat. Zo zijn inmiddels de eerste resultaten van de Werkgroep File beschikbaar, waarin onder meer aanbevelingen worden gedaan voor de verdere toepassing van elektronica in het wegverkeer : rijstrooksignalering, filedetectie, harmonisatie van het snelheidsgedrag en dergelijke.

4.6 Vervoer per pijpleiding

Het programma pijpleidingen richt zich op de nadere bestudering van de mogelijkheden voor een uitgebreider gebruik van pijpleidingen. Er zou nader moeten worden onderzocht in hoeverre ook een bijdrage kan worden geleverd aan de problematiek van de gevaarlijke stoffen.

5. Financiële aspecten

Het beleid dat ik voer en wens te realiseren via het concrete programma 90-95 bevat een groot aantal projecten.

Betrouwbare kostenramingen zijn slechts voor een deel van deze projecten beschikbaar en zullen jaarlijks moeten worden ingevuld.

Niettemin geef ik reeds een indicatie van de financiële consequenties van de uitgezette beleidslijnen.

Zowel voor de realisatie van het programma „wegen” als voor het programma „gemeenschappelijk vervoer” dienen substantiële inspanningen te worden geleverd.

Een ruwe raming leidt tot de volgende bedragen per jaar :

Projecten openbaar vervoer

— verbetering stedelijk openbaar vervoer	0,5 mld.
— verbetering stadsgewestelijk openbaar vervoer	0,5 mld.
— verbetering stiptheid en regelmaat	0,5 mld.
— modernisering voertuigpark	0,7 mld.
— pilootprojecten	0,2 mld.
— diverse studies	0,05mld.

totaal 2,45 mld.

Projecten verkeersveiligheid

— verbetering van kruispunten	0,5 mld.
— verbetering van wegvakken	0,8 mld.
— ondersteuning gemeentelijke plannen	0,5 mld.
— acties m.b. t . kwetsbare verkeersdeelnemers	0,2 mld.
— fietspaden	1,0 mld.
— diverse studies	0,05mld.

totaal 3,05mld.

Projecten verkeersleefbaarheid

— herinrichten van doortochten, wegwerken barrièrewerking van wegen e.d.	0,8 mld
---	---------

Overige projecten

— langzaam verkeer	0,3 mld.
— achterstallig onderhoud	0,5 mld.
— diverse studies	0,1 mld.

totaal 0,9 mld.

De realisatie van mijn beleid gebeurt in de eerste plaats binnen het huidige begrotingspakket van openbare werken en verkeer en de accentverschuivingen daarbinnen zoals van wegeaanleg naar onderhoud van de wegen.

Dit is echter totaal onvoldoende en extra budgetten zijn noodzakelijk. Ook hiervan een schatting :

openbaar vervoer	1.5 mld
verkeersveiligheid	2.0 mld
verkeersleefbaarheid	0.2 mld
modernisering waterwegen	0.3 mld
	<hr/>
totaal per jaar	4.0 mld.

In de begroting 1991 werden de bedragen van de secties „wegen” en „openbaar vervoer” reeds met 2 miljard frank opgetrokken, zodat vanaf 1992 2 miljard frank extra moeten worden voorzien.

Voor zover het gaat om het programma „waterwegen/binnenvaart” is er sprake van voortzetting van reeds aangevatte projecten. Daarom zullen de investeringen de eerstkomende jaren op tenminste het huidige niveau moeten blijven.

Dezelfde beleidslijnen intensiever doorvoeren leidt tot een verhoging van de extra financiële inspanningen.

Daarom zullen de benodigde gelden geput worden uit het op te richten mobiliteitsfonds.

6. DE ZEEHAVENS EN DE SPOORWEGEN

6.1 De havens

In mei 1990 heb ik een werkdocument inzake een driejarenprogramma voor haveninfrastructuur aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt. Dit werkdocument werd opgesteld door de Administratie Waterwegeninfrastructuur. De Vlaamse Havencommissie komt in haar ontwerp-advies over het driejarenprogramma tot enkele belangrijke conclusies en voorstellen :

- de Commissie stelt een nieuwe aanpak van het driejarenprogramma voor die duidelijker de kern van het programma 'aangeeft, namelijk welke ruimte er is voor het aanvangen van nieuwe projecten ;

- de Commissie stelt een budgetverdeling voor over drie rubrieken : onvermijdbare uitgaven (onderhoudsbaggerwerken, afwerking uitgevoerde projecten, normale voortgang van besliste projecten), buitengewone onderhouds-, instandhoudings- en verbeteringswerken en als derde rubriek nieuwe projecten.

Voor grote, nieuwe projecten, waarvan de voorbereidingsprocedure afgerond of lopend is, stelt de Commissie een fasering voor.

- de Commissie opteert voor een voorzichtige aanpak. Niettemin is duidelijk dat de mogelijkheden binnen het huidige budget (6 mld voor investeringen en ongeveer 1,4 mld voor onderhoudskredieten) ontoereikend zijn. De voorstellen van de Commissie komen uit op een budget van tenminste 9,6 mld.

- in ieder geval zijn volgende werken noodzakelijk : de verdere uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge, de tweede containerterminal te Antwerpen, het Verrebroekdok en een tweede ontsluiting van de Waaslandhaven, een toekomstgerichte aanpassing van de haveninfrastructuur van Oostende en ten slotte de tweede zeesluis van Terneuzen en het Kluisendok voor de haven van Gent.

De grote lijnen van het havenbeleid voor de eerstkomende drie jaar zijn hiermee geschetst.

Als basis voor het zeehavenbeleid op de langere termijn heb ik de Vlaamse Havencommissie verzocht naast het driejarenprogramma een tienjarenplan voor de zeehavens te ontwikkelen.

Reeds nu is het duidelijk dat Vlaanderen zijn inspanningen in de havensector moet vergroten. De schaalvergroting in de scheepvaart vraagt een voortdurende vernieuwing en aanpassing van de bestaande infrastructuur vanuit een klare kijk op de complementariteit van de Vlaamse Havens. Onze mainports als centra van een geïntegreerd transportnet via de verschillende verkeersmodi winnen — gezien onze centrale ligging — aan belang door de nieuwe oostmarkten die opengaan (bv. de nieuwe Rijn-Main-Donau-verbinding). De budgettaire extra inspanning wordt geraamd op minimaal 3 miljard frank per jaar, willen wij onze concurrentiepositie in Europa blijvend versterken.

6.2. De spoorwegen

Enkele maanden nadat het WPV rond was, legde de NMBS een Tienjaren Investerings Plan 1991-2000, in ontwerp, voor. Dit investeringsplan moet worden gezien als een uitwerking, in een fysisch programma voor de jaren negentig, van het plan Star-21 dat een periode van 20 tot 30 jaar bestrijkt. Inmiddels heb ik over dit investeringsplan een standpunt ingenomen dat werd bekrachtigd door de Vlaamse Executieve. Het in mijn nota beschreven beleidskader voor de ontwikkeling van de spoorwegen in Vlaanderen moet beschouwd worden als een verdere uitwerking van het WPV voor de railinfrastructuur.

Als prioritaire investeringsprojecten zijn door mij aangegeven

1. modernisering van de IJzeren Rijn ter verbetering van de relaties met het Ruhrgebied. Een dergelijke verbinding opent tevens economische perspectieven voor verbindingen met Oost-Europa, die de komende jaren in belang zullen toenemen (Calais via Duinkerke-De Panne Antwerpen-Neerpelt-Weert naar het Ruhrgebied) ;

2. de aanleg van een nieuwe Scheldetunnel. In het kader van de Vlaamse dwarsas voor reizigersvervoer (nummer 3 in deze opsomming) dienen dringend studies aangevat met het oog op de bouw van een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde met aansluiting op de nieuwe noord-zuidtunnel ten behoeve van de SST ; voor het goederenvervoer is een betere bediening van Antwerpen L.O. via een nieuwe Scheldetunnel van groot belang ;

3. de zo spoedig mogelijke uitbouw van de Vlaamse dwarsas voor reizigersvervoer op de relatie Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen op InterCity-Plus (IC+) niveau en dit in elk geval voor het jaar 2000 ; 4. de realisatie van de SST-verbindingen volgens het voorziene tijdschema. Bij de aanleg van SST verbindingen wordt aangedrongen op het gebruik van milieuvriendelijke oplossingen (bvb. Lembeek, Kapellen, Herent, . . .) ;

5. de voorziene investeringen op de lijn Oostende-Brugge-Brussel, die een snelheidsverhoging moeten geven tot 200 km/uur, moeten volledig uitgevoerd worden in de planperiode 1991-2000 ;

6. substantiële verbetering van de verbinding tussen Limburg en Brussel door aanleg van de aansluitingsbocht tussen de lijnen 35 (Hasselt-Aarschot-Leuven) en 36 (Brussel-Leuven-Luik) die een directe treinverbinding mogelijk maakt.

Op dezelfde relatie wordt gevraagd om een snelle Intercity verbinding tussen Genk en Brussel via Landen op halfuurfrequentie en zonder koppeling te Landen met treinen uit Luik te realiseren, alsmede het inleggen van snelle piekurtreinen tussen Genk en Brussel met opstapplaatsen uitsluitend in Genk, Hasselt en Sint-Truiden ;

7. de aanleg van een nieuwe verbinding Schuman-Schaarbeek in functie van de voorstedelijke bediening van Brussel vanuit de sector Leuven ;

8. versnelde verbetering van de stationsinfrastructuur ;

9. starten met de aanpassingen aan de vormingsstations vanaf 1995.

Zowel in haar advies rond STAR 21 als in dat rond het tienjarenprogramma van de NMBS drukt de Executieve haar bezorgdheid uit in verband met de verdeling van de investeringen en de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening over de Gewesten. Deze verdeling dient gekoppeld te zijn aan de werkelijke vervoersbehoeften van de bevolking en mag geenszins in het gedrang komen door communautaire aspecten en een daardoor onevenredige toekenning van kredieten aan het Waalse Gewest. De Executieve dringt daarom aan op de toepassing van de oorspronkelijke verdeelsleutel (62.38/37.62) wat inhoudt dat het regionaal aandeel van Vlaanderen voor de periode 1991-1994 toeneemt met 9,2 miljard frank en met 4,2 miljard frank voor de periode 1995-2000.

7. BESLUITEN.

Om een geïntegreerd verkeers- en vervoersbeleid tot stand te brengen, dient in Vlaanderen een consensus over de volgende punten te groeien :

— 1. De doelstellingen uit deel 1 van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen als basis voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de korte en de lange termijn.

— 2. Het instellen van het planningsniveau van regionale vervoersgebieden, die vooralsnog zullen samenvallen met de provinciegrenzen. Binnen deze vervoersgebieden zal een integrale aanpak nu zeer goed mogelijk zijn via het nieuwe departement Leefmilieu en Infrastructuur.

— 3. De hoofdlijnen van het Indicatief Meerjaren Programma, rekening houdend met de bijsturingsnota, waarbij in overleg met de bevoegde Gemeenschapsministers en administraties een verdere uitwerking en afstemming van het verkeersbeleid zal plaatsvinden met

- het ruimtelijke ordeningsbeleid,
- het milieubeleid en
- het energiebeleid.

— 4. De verdere uitwerking, c.q. invulling van een integraal verkeers- en vervoersmodel teneinde te komen tot betrouwbare prognoses voor de lange termijn, opdat werkelijk te verwachten groeipercentages per weg en openbaar vervoerlijn kunnen worden vastgesteld.

— 5. De uitwerking van het bovengenoemde instrumentarium, onder meer de subsidieregeling voor gemeentelijke plannen.

- 6. Het instellen van een mobiliteitsfonds met bovengenoemd oogmerk.
- 7. Het instellen van een Vlaamse Adviesraad Verkeer & Vervoer.

***De Gemeenschapsminister van
Openbare Werken en Verkeer,***

J. SAUWENS

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Samenvatting

Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen Samenvatting

Bij het begin van mijn ambtsperiode heb ik de klemtoon van het beleid verlegd "van produktie naar kwaliteit". Het was tevens de eerste maal dat, door samenvoeging van de bevoegdheden Openbare Werken en Verkeer de beleidsaandacht gericht werd op de mobiliteit in haar totaliteit. De hoofdlijnen daarvan vindt U in mijn eerste beleidsnota "Mobiliteit in de jaren '90 : van produktie naar kwaliteit".

Inmiddels is de regionalisering van het departement Openbare Werken volledig doorgevoerd en ook het samenbrengen van de bevoegdheidsterreinen van Openbare Werken en Openbaar Vervoer krijgt meer concreet gestalte. Dit samengaan is ook uitgangspunt van het beleidsdocument dat nu voorligt. Verkeer en Vervoer moeten in hun totaliteit 'beschouwd worden. Daarom heb ik opdracht gegeven de analyse van de bestaande situatie, zowel de problemen als de waargenomen trends, te schetsen voor het gehele verkeers- en vervoersgebeuren. Dit was noodzakelijk omdat het ons aan zowel een overzicht als een inzicht in de onderlinge samenhang ontbrak.

Met het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen zetten we verdere stappen naar een mobiliteitsbeleid. Het verkeers- en vervoerssysteem vervult in onze maatschappij een afgeleide functie. De mobiliteit is echter een zeer belangrijk fenomeen in ons huidig maatschappelijk gebeuren.

Op basis van economische groei en bij autonome ontwikkeling van het verplaatsingsgedrag zal de mobiliteit met ongeveer 40 % stijgen tot het begin van volgende eeuw. Dit roept vragen op. De verwachte stijging volledig omzetten in infrastructuur is noch maatschappelijk noch financieel haalbaar. Er moet gestuurd worden.

Er is nood aan een termijnvisie over mobiliteit.

Algemeen advies is : MAAT HOUDEN.

Het is immers van oudsher bekend dat de mens steeds harder gaat lopen als hij de weg is kwijtgeraakt.

We hebben daarom stappen ondernomen om in de termijnvisie terug de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid duidelijk te stellen binnen de globale maatschappelijke context.

Deel 1 Visie en beleidsdoelen geeft de onderliggende visie op het mobiliteitsbeleid. Daarbij komen vijf aspecten aan bod die de mobiliteit als fenomeen in zich draagt.

Deze visie is gericht op een milieuvriendelijk
omgevingsveilig
ruimte-georiënteerd
ekonomisch verantwoord
 sociaal-bewust
mobiliteitsbeleid. Zonder samenhangend beleid zal ons verplaatsingsgedrag zelf ons mores leren.

Met deze termijnvisie voor ogen heb ik vervolgens opdracht gegeven tot het opstellen van een **Indicatief Meerjarenprogramma voor de periode 1990-1995**. Het is de eerste fase van het verkeers- en vervoersplan. Het bevat aandachtspunten voor het beleid op korte termijn.

De conclusies en beleidsaanbevelingen zijn weergegeven in deel 2. Deel 3 geeft uitvoerig toelichting bij het programma.

Indicatief : omdat voor verschillende beleidsonderdelen nog niet met concrete gegevens kan gewerkt worden en omdat effecten van voorgestelde maatregelen nog niet volledig kunnen gesimuleerd worden.

Gespreid over meerdere jaren om meer continuïteit in de beleidsvoering te bereiken. Dit programma kan jaarlijks aangroeien en zo nodig bijgesteld worden op basis van nieuwe inzichten en herdenken van doelstellingen.

Dit eerste meerjarenprogramma heeft als doel :

"De mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren door een beheersgericht, procesmatig beleid, dat de leefbaarheid in Vlaanderen in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en uitgaat van de individuele keuzevrijheid".

Het beleidsprogramma voor de korte termijn moet ook noodgedwongen vertrekken van de bestaande situatie. De voorhanden zijnde infrastructuur in de vorm van weg-, spoor- of vaarvoorzieningen is voor vele decennia aangelegd en is zodoende de bestaande onderlegger voor de ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen.

Dit mag echter niet beletten nieuwe ideeën te ontwikkelen over het gebruik van de bestaande infrastructuur.

Het Indicatief Meerjarenprogramma behandelt dus een zo volledig mogelijk beeld van de mobiliteit. Vandaar dat de hoofdstukken die respectievelijk de ontwikkeling van de mobiliteit en de probleemanalyse weergeven naast de traditionele indeling volgens vervoerswijzen ook vooral de nadruk leggen op thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid.

Het hoofdstuk strategie en beleid bevat de hoofdlijnen van mijn beleid dat maatregelen omvat op vlak van infrastructuur, organisatie en gebruik van vervoermodi, algemeen beleid en onderzoeksprojecten. De belangrijkste prioriteiten zijn stappen naar auto-alternatieven zowel in infrastructuur als in gebruik.

Samengevat in volgende thema's :

1. Openbaar Vervoer

"Bus, tram, trein : voorrangslijn"

Vooraf in en rond de stedelijke centra kan het openbaar vervoer een volwassen alternatief worden voor de auto ; mits er letterlijk en figuurlijk voorrang aan verleend wordt.

Op bepaalde lijnen in het voorstedelijk vervoer willen we daardoor + 20 % reizigers bereiken.

2. Verkeersveiligheid

"Onveiligheid - 10 % : onmetelijk belangrijk"

In vijf jaar tijd moet het aantal ongevallen met doden of ernstig gewonden met 10 % naar beneden.

3. Het fietsverkeer

"Fiets : net - werk"

Een samenhangend pakket van wetgevende, circulatie-bevorderende en infrastructurale initiatieven : net - werk.

Zo wordt in het voor- en natransport veel tijd en ruimte gespaard.

4. Leefbaarheid

"Kom in : 60-min"

Snelheidsverlaging tot minder dan 60 km/u, aangepast aan de plaatselijke situatie.

Graag traag : de omgevingsvraag.

5. Beleidsadvisering

"Ook deskundigheid mobiliseren"

De paardekracht in Vlaanderen moet worden ingetoomd op doordachte wijze.

Deskundigheid bestaat en groeit nog steeds.

Ook het denken is in beweging. Het beleid zal deskundigheid op alle niveaus voor de kar spannen.

Het hoofdstuk financiële aspecten geeft de budgettaire consequenties weer van de gekozen strategie.

Zowel voor het programma "wegen" als voor het programma "gemeenschappelijk vervoer" leidt deze strategie tot substantiële extra inspanningen, waarvan de financiële weerslag minimaal op de volgende bedragen per jaar geschat wordt :

- openbaar vervoer	+ 1.5 mld
- verkeersveiligheid	+ 1.0 mld
- verkeersleefbaarheid	+ 0.2 mld
- overige projecten	+ 0.3 mld
Totaal	+ 3.0 mld

Dit betekent dat het investeringsniveau voor de programma's "wegen" en "gemeenschappelijk vervoer" met minimaal drie miljard per jaar dient verhoogd te worden om de uitvoering van de gekozen strategie ook effectief mogelijk te maken.

Van enkele omvangrijke projecten, zoals verkeerssignalering en toeritdosering zijn op dit moment de kosten niet indicatief aan te geven. Hier is nadere uitwerking noodzakelijk.

Teneinde althans voor een deel in de benodigde gelden te kunnen voorzien, is de instelling van een mobiliteitsfonds nodig. Dit fonds zal met name gelden moeten leveren voor :

1. de thema-onderwerpen van de beleidsaccenten openbaar vervoer, veiligheid en leefbaarheid,
2. het stimuleren van toegepast wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer en
3. het stimuleren van het opstellen van gemeentelijke verkeerscirculatieplannen.

De mogelijkheden daartoe zullen op korte termijn worden onderzocht.

Het Indicatief Meerjarenprogramma geeft tot slot een investeringsprogramma met een konkrete projektenlijst. Voor elk aandachtsgebied heb ik absolute prioriteiten gesteld bij de uitwerking van de beschreven beleidsaanpak. Projekten die al in uitvoerig zijn, werden niet in de prioriteitenlijst opgenomen. Ze zijn wel weergegeven in de nota van toelichting bij het Indicatief Meerjarenprogramma.

De projekten zijn gerangschikt per aandachtsgebied.

Verkeersveiligheid :

- Aanpak onveilige kruispunten;
- Aanpak onveilige wegvakken;
- Aanpak onveilige gemeenten:
- Aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers:
- Studieprojekten ter verbetering van de verkeersveiligheid met betrekking tot linksafslaand verkeer, ongevallen met vrachtwagens;
- Studie tot aanpassing van ongevallenregistratie.

Verkeersleefbaarheid :

- Barrièrewerking verminderen in bebouwde omgeving door herinrichting van verkeersruimte:
- Studie naar normering van de luchtkwaliteit langs stedelijke wegen;
- Saneringsprogramma geluidhinder.

Langzaam verkeer :

- Fietsroutenetwerk voor functioneel fietsverkeer in bebouwd gebied;
- Verbetering van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom.

Openbaar Vervoer :

- Uitwerken van voorstellen tot kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer binnen de stadsgewesten;
- Voorstedelijk openbaar vervoer absolute voorrang geven op de auto, op een aantal geselecteerde lijnen;
- Pilootprojecten rond thema's als verbetering dienstverlening, imagoverbetering, taxi als openbaar vervoermiddel:
- Studieprojecten o.a. integratie van alle openbaar vervoerlijnen, zowel inzake dienstregeling als inzake tarifiering en betaalsystemen:
- Toetsing van STAR 21 aan het Vlaams Verkeers- en Vervoersbeleid;
- Spoorwegprojecten ter verbetering van vlotte lange afstandsverbindingen in Vlaanderen, vooral op de assen :
 - * Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen
 - * Kortrijk-Gent-Brussel
 - * Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel
 - * Genk-Hasselt-Aarschot-Brussel
 - * Hasselt-Landen-Leuven-Brussel

Wegen :

- Voltooiing hoofdwegennet
 - Al2 : Antwerpen-Bergen Op Zoom
 - Al8 : Veurne Franse grens
 - Al1 : Ombouw van de N49 Antwerpen-Zelzate-Brugge tot autosnelweg.
 - Al2 : Antwerpen-Boom-Brussel : ombouw tot autoweg
 - R4 : Kennedylaan : ombouw tot autoweg
- Capaciteitsverruiming op enkele zeer specifieke knelpunten in de omgeving van Antwerpen en Brussel, namelijk op de R1, A1, A14 en de RO.
- Onderhoud :
 - * inhaaloperatie achterstallig onderhoud
 - * invoering rationeel wegbeheerssysteem
- Studieprojecten :
 - * Wenselijkheid van de vervollediging van het hoofwegennetmetnieuweinfrastructuur op bepaalde verbindingen:
 - * Herziening ontwerprichtlijnen voor niet-autosnelwegen:
 - * Inventarisatie gewenste parkeerplaatsen ter stimulering van carpooling;
 - * Projectgroep met als taak het realiseren van continuïteit in het wegprofiel.

Binnenvaart :

Voltooiing capaciteitsverruiming op de belangrijkste internationale assen : Albertkanaal, Brussel-Rupel, Schelde.

Studieproject naar verbetering van de rentabiliteit van de Leie.

Goederenvervoer per spoor :

Studie van de verbetering van nationale en internationale hinterlandverbindingen voor havens en grote industriegebieden : ontsluiting Antwerpen-Linkeroever, modernisering verbinding Antwerpen-Ruhrgebied (-Oost-Europa).

Vervoer per pijpleiding :

Onderzoek in hoeverre het gebruik van pijpleiding ook een bijdrage kan leveren tot de problematiek van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Regionale luchthavens :

Een marktgeoriënteerde uitbouw van de bestaande luchthavens door verbetering van de plaatselijke voorzieningen :

- * Antwerpen-Deurne : verbeteren van de veiligheidsvoorzieningen en verwijderen van hindernissen voor een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur:
- * Oostende : voltooiing van de startbaanverlenging en modernisering van de accommodatie:
- * Grimbergen : vermindering van de hinder voor de omgeving.

Telematica :

Verbeteren van de verkeersgeleiding op bepaalde wegvakken door automatische berichtgeving.

Verkeersbeleid algemeen :

- Organisatorische maatregelen :
 - * Studie van de uitvoeringsmodaliteiten van een Mobiliteitsfonds ter ondersteuning van de beleidsaccenten:
 - * Instellen van een Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer:
 - * Opzetten van een studiedienst op interdisciplinaire basis in het kader van de beleidsvoorbereiding.

- Verzamelen van basisgegevens :
 - * Jaarlijkse enquête naar het verplaatsingsgedrag en de evolutie van de mobiliteit:
 - * Herkomst-bestemmingsgegevens;
 - * Samenstellen van een databank met de nodige gegevens voor de werking van een verkeers- en vervoersmodel.

- Verkenningen op lange termijn :
 - * Opstellen van prognoses van de verkeers- en vervoersstromen op hoofdassen;
 - * Uitbouw van een gedetailleerd verkeers- en vervoersmodel tot planningsinstrument.

- Relatie Ruimtelijke Ordening en Verkeer :
 - * Studie naar mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing ter vermindering van het autogebruik:
 - * Studie naar de wenselijkheid van de invoering van mobiliteits-effektenrapportage in het ruimtelijk planningsproces;
 - * Verbetering van de milieu-effekt-rapportage voor grote bouwprojecten..

Wie met deze samenvatting op zijn honger blijft zitten kan terecht in de uitvoerige versie van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen.

En in de nog meer uitgebreide nota van toelichting vindt U alle gedetailleerde cijfergegevens en studiemateriaal waarop dit beleidsplan steunt.

Johan SAUWENS
Gemeenschapsminister van
Openbare Werken en Verkeer

Biilage 1

- Externe deskundigen geraadpleegd bij de samenstelling van deel 1 Visie en beleidsdoelen.

H. Abts : Benelux Economische Unie

F. D'hondt : Benelux Economische Unie

B. Eskens : Komitee Milieu Mobiliteit

ir. R. Dieleman : Belgisch Instituut voor
Verkeersveiligheid

ir. L.D. van den Berg : Benelux Economische Unie

ir. P. van Wunnik : Interfakultair Instituut voor
Stedebouw en Ruimtelijke Ordening, Leuven.

Samenstelling en coördinatie : Nora de Leyn

Samenstelling en redactie : Chris De Roock

Eindredactie : Willy Miermans

- Leden van het projectteam, dat het Indicatief Meerjarenprogramma en de Nota van Toelichting heeft opgesteld :

ir. J.J. Hooning : DHV Raadgevend Ingenieursbureau
Projectleider Logistiek & Verkeer

ir. J.A.M. van Dijk : DHV Raadgevend Ingenieursbureau
Projectmanager Logistiek & Verkeer

A.W. Dersjant : DHV Raadgevend Ingenieursbureau
Senior Projectleider

Biilaae 2Samenstelling Stuurgroep Verkeers- en Vervoersplan.

Kabinet van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken
en Verkeer

J. Sauwens : Gemeenschapsminister van Openbare Werken
en Verkeer

J. Peumans : adjunct-kabinetschef, algemene leiding
V.V. Vlaanderen

ir. S. 's Heeren : attaché openbaar vervoer

N. de Leyn : coördinatie en samenstelling V.V.
Vlaanderen

C. De Roock : secretariaat, samenstelling en redactie
V.V. Vlaanderen

1. Mobiliteit algemeen - verkeersveiligheid

Externe deskundigen

R. Poté : Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde VZW

C. Dierckx : VZW Langzaam Verkeer

Deskundigen uit openbare instellingen

Majoor J. Bergmans : Generale Staf van de Rijkswacht

J. Croonenberghs : Vereniging van Belgische Steden en
Gemeenten

ir. L.D. van den Berg : vervoersspecialist Benelux
Economische Unie

ir. A. Vits : Commissie EEG, Drive

2. Economische invalshoek

Externe deskundigen

Prof. Dr. E. Claessens : UFSIA

E. Jacobs : Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf

Prof. W. Winkelmans : RUCA

Deskundigen uit openbare instellingen

ir. L. Clinckers : Kabinet van de Gemeenschapsminister
van Economie, Middenstand en Energie

E. Poelvoorde : S.E.R.V.

3. Ruimtelijke invalshoek

Externe deskundigen

Prof. Dr. L. Albrechts : Interfacultair Instituut voor
Stedebouw en Ruimtelijke Ordening (K.U.L.)

Prof. Dr. G. Allaert : Seminarie voor Survey en
Ruimtelijke Planning (R.U.G.)

Deskundigen uit openbare instellingen

J. Lorent : AROL, hoofd planologische dienst

ir. P. Moonen : Kabinet van de Gemeenschapsminister van
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting

4. Milieu-invalshoek

Externe deskundigen

T. Heyse : Greenpeace/KOMIMO

G. Steenkiste : Voorzitter KOMIMO

Deskundigen uit openbare instellingen

F. Van Looveren : Kabinet van de Gemeenschapsminister
van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting

5. Specifieke domeinen

Ministerie van Openbare Werken

ir. R. De Paepe : Secretaris-generaal

Ministerie van Verkeerswezen

R. Baelde : Secretaris-generaal

N.M.B.S.

P. Cattrysse : Kabinet van de Vice-eerste Minister en
Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen

Waterwegen

ir. J. Demoen : Directeur-generaal van de Waterwegen

Wegen

ir. L. Vandierendonck : Inspecteur-generaal Bruggen en
Wegen

Buurtspoorwegen

H. Van Wesemael : Directeur-generaal NMVB

BIJLAGE 1

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Deel 1 : Visie en beleidsdoelen over mobiliteit

INHOUD DEEL 1 : VISIE EN BELEIDSDOELEN

Inleiding : De achtergrond op het voorplan	45
1. Ruimtelijk-ecologische doelstellingen	53
2. Doelstellingen verkeersveiligheid	65
3. Milieu-hygiënische doelstellingen	73
4. Economische doelstellingen	81
5. Sociale doelstellingen	87

**INLEIDING : DE ACHTERGROND
OP HET VOORPLAN**

**Algemene uitgangspunten voor
een mobiliteitsbeleid**

"Niet volgen, maar sturen"

De toename van de verkeersvolumes kunnen wij niet langer opvangen door de uitbreiding van de weginfrastructuur. Hierop heb ik reeds gewezen in mijn eerste beleidsnota "Van produktie naar kwaliteit".

Een "volgend" beleid, zoals dat in het verleden gevoerd werd, is niet langer haalbaar en betaalbaar, maar evenmin wenselijk.

De haalbaarheid van een verkeersbeleid dat zich als autonome sektor ontwikkelt komt steeds meer in konflikt met andere maatschappelijke en beleidsdomeinen. Niet in het minst met de globale ruimtelijke en ekologische kontekst. De impakt van het verkeer op de omgeving en op andere activiteiten heeft haar verteerbaarheids grenzen bereikt, zelfs overschreden.

Er is geen mentale, fysieke en financiële ruimte meer om de weg van de uitbreiding van voorzieningen en infrastructuren te blijven volgen.

Dit is geen probleem, integendeel. Het stemt tot nadenken.

"De Wet van de Situatie" leert dat je konstant de vraag moet stellen: "Waar zijn we mee bezig?" En ik kan me niet van de indruk ontdoen dat we uitgerekend dat verwaarloosd hebben.

Een mobiliteitsbeleid mag niet vertrekken van de vraag "Hoe krijg ik X voertuigen van A naar B?". De daaraan voorafgaande vraag is: "Welke vervoersbehoeften worden maatschappelijk prioritair gesteld? En welke mogelijkheden hebben we om aan die vraag tegemoet te komen, rekening houdend met even gerechtvaardigde andere verwachtingen?" Het paard moet terug voor de kar, de vraag voor het antwoord, het doel voor het middel.

In die zin stappen wij af van een politiek die mobiliteit "als een probleem" behandelt. Mobiliteit is een maatschappelijk gegeven naast en tussen vele andere fenomenen. Het gaat veel verder dan het file-vraagstuk trachten op te lossen door een bijkomende rijstrook, blokvorming of alternatief route-advies.

Mobiliteit: een begripsverduidelijking

Het begrip "mobiliteit" geeft vaak aanleiding tot verwarring.

Reden hiervoor is dat men de drie aspecten door mekaar gooit.

Verplaatsingsbehoefte.

Mensen kunnen niet alles altijd op dezelfde plaats doen. Plekken zijn op hun beurt niet ingericht, of beantwoorden niet aan de verwachte beeld- en belevingswaarde om verschillende activiteiten te laten plaatsvinden.

Niet alle grondstoffen en voorzieningen zijn altijd overal aanwezig. Kortom, om deze en andere redenen is er permanent behoefte aanverplaatsing van mensen, goederen, boodschappen.

Deze verplaatsingsbehoefte varieert, en is afhankelijk van de ruimtelijke organisatie, de economische activiteit, de socio-demografische kenmerken van een bevolking, de kulturele klemtonen,...

Enkele voorbeelden:

Ruimtelijke spreiding van wonen, werken, recreatie en voorzieningen roept een grotere verplaatsingsbehoefte op.

Een sterke, internationaal georganiseerde specialisatie en onderlinge afhankelijkheid leidt tot meer verplaatsingen.

Ontwikkelingen inzake arbeidstijd, loopbanen, vergrijzing en individualisering hebben onvermijdelijk hun repercussies op de verplaatsingsbehoefte.

verplaatsingsmogelijkheden.

De bereikbaarheid van gewenste bestemmingen.

De maatschappelijk aangeboden varianten om op een gewenst tijdstip een gewenste plaats te bereiken.

Verplaatsingsmogelijkheden hangen bijgevolg af van de beschikbare infrastructuur, de vervoermiddelen en hun beschikbaarheid en betaalbaarheid voor de gebruiker. Het hoeft geen betoog dat op dit vlak een zeer grote vervoersongelijkheid bestaat tussen meer en minder bemiddelde bevolkingsgroepen. En dat de verplaatsingsmogelijkheden van de ene gevolgen heeft voor de bewegingsvrijheid van de andere.

Voorbeelden hiervan zijn de budgetverdeling tussen autoverkeersvoorzieningen en openbaar vervoer, de barrièrewerking in de bebouwde kom, ... Zeker gekend is het fenomeen van de schoolomgeving waar de auto's van bezorgde ouders verhinderen dat kinderen veilig te voet of met de fiets naar school kunnen komen. En dus gebracht moeten worden door hun bezorgde ouders die kinderen verhinderen...

De effectieve verplaatsing.

Meestal drukken wij dit uit in het verplaatsingsvolume: het aantal reizigers, de afgelegde afstand, het aantal verplaatsingen. Vaak ook rekenen we in vervoersprestaties: voertuigkilometer, tonkilometer, personenkilometer.

Het beleid was in het verleden bijna uitsluitend gericht op dit laatste aspect van de mobiliteit. En dan nog meestal in de zin van een verhoging van het "gepresteerde verkeersvolume". Dit is nochtans niet meer dan de uiting, het gevolg van mobiliteit. Sleutelen aan volumes is bijgevolg niet veel meer dan symptoom-bestrijding en dat kan of mag niet langer het enige beleidsdoel zijn.

De terug-weg is de uit-weg.

Deze uitspraak geldt niet in de betekenis van een terugkeer naar zogenaamde goeie ouwe tijden, integendeel. Een overheid heeft niet het recht om aan de verplaatsingsbehoefte zelf paal en perk te stellen. Het individuele en kollektieve recht op verplaatsing is onvervreemdbaar. We moeten wel terugkeren op onze stappen als het gaat over de factoren en omstandigheden die de verplaatsingsbehoeften determineren en de afstemming hierop van verplaatsingsmogelijkheden.

Je kan niemand het recht ontnemen om zich te ontspannen, om school te lopen maar je kan er wel voor zorgen dat er mogelijkheden hiertoe worden aangeboden zonder dat dit meteen in grote verplaatsingen moet vertaald worden. Nabijheid is de optimale mobiliteit.

Een overheid heeft wel het recht en de plicht om -de verplaatsingsmogelijkheden tegen elkaar af te wegen en hierbij andere dan striktverkeerstechnische overwegingen te laten meespelen. Niemand kan verlangen dat alles in het werk wordt gesteld om hem de mogelijkheid te bieden de gekste verplaatsing aan de hoogste snelheid op gelijk welk moment te ondernemen. Daar duiken andere prioriteiten op.

Integrale benadering

Het verkeers- en vervoersbeleid is innig verweven met andere beleidssectoren. Overleg over en afstemming van economische, sociale, ruimtelijk-ekologische, milieuhygiënische en veiligheidsfactoren moeten aan de basis liggen van ons mobiliteitsbeleid. Hierbij wens ik zeker de nadruk te leggen op de ruimtelijk-ekologische en milieuhygiënische randvoorwaarden. Dit is een trendbreuk t.a.v. het voorheen gevoerde beleid.

Veel keuze is er niet. De ongenueanceerde voortzetting van de huidige trend zal' immers leiden tot immobiliteit in een onleefbare omgeving en met een beschamend onveiligheidsniveau.

Wat en hoe?

Het sektoriële overheidsbeleid van Openbare Werken en Verkeer kent twee soorten doelstellingen:

De externe, maatschappelijke doelstellingen.

Wat willen wij met zijn allen?

Welke verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden vinden wij belangrijk als we rekening houden met andere randvoorwaarden?

In welke mate is het verkeers- en vervoerssysteem bruikbaar?

Welke opdracht heeft verkeer en vervoer?

De interne doelstelling.

Hoe kunnen wij zo goed mogelijk tegemoet komen aan deze opdracht?

Uiteraard zal bij de vastlegging van deze interne doelstelling een kompromis gezocht moeten worden tussen doelstellingen op korte en op lange termijn.

Er moet een afweging tussen het deelbelang en het geheel mogelijk zijn:

De externe doelstellingen leggen de grenzen vast waarbinnen de technisch-politieke oplossing moet gezocht worden. Dit doet geen afbreuk aan het belang van de verkeers- en vervoerssector op zich. Het plaatst de techniek binnen een ruimer kader.

De uitdagingen worden er niet minder op. In de toekomst zal een verkeers- en vervoersbeleid duidelijk de klemtoon leggen op de coherentie van het vervoersaanbod.

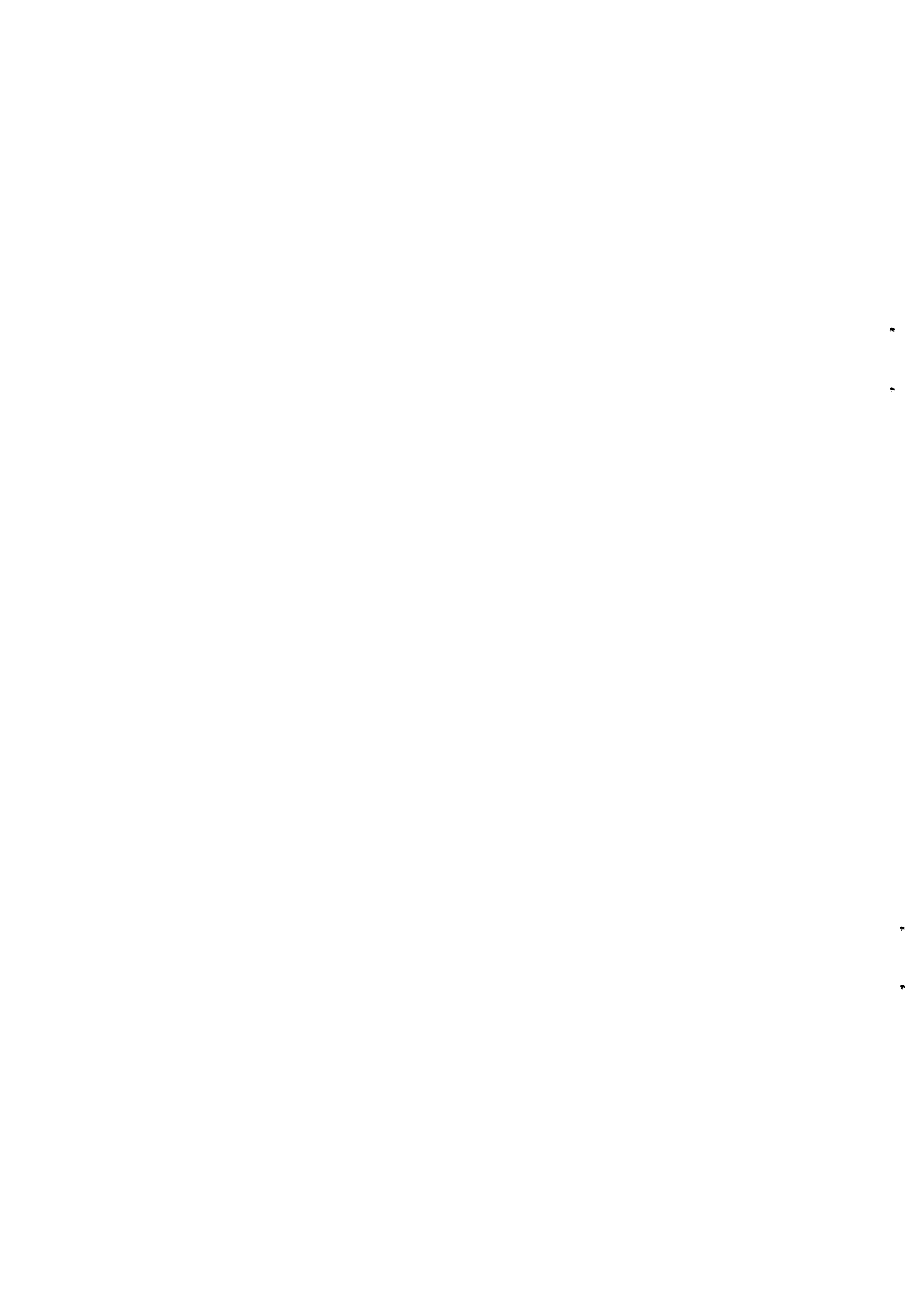
De verschillende vervoerswijzen zullen in hun samenhang worden benaderd. Niet langer als onderlinge concurrenten, maar als komplementair. Het geheel wordt meer dan de som van de delen.

De organisatie van het nieuwe departement Leefmilieu en Infrastructuur zal deze beleidsvisie weerspiegelen en de samenwerking op het terrein intensifiëren.

Algemene doelstelling:

" Doel van het meerjaren-programma is, de mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren, door een beheersgericht, procesmatig beleid, dat de leefbaarheid in Vlaanderen in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en uitgaat van de individuele keuzevrijheid."

We stelden reeds dat mobiliteit geen sektor op zichzelf mag zijn, maar een afgeleide is van maatschappelijke randvoorwaarden. Dit ruimer kader waarbinnen een verkeers- en vervoersbeleid plaats moet vinden schetsen we in de volgende hoofdstukken. We formuleren de externe doelstellingen vanuit de ruimtelijk-ecologische gezichtshoek, het aspect verkeersveiligheid, de milieuhygiëne, en de economische en sociale determinanten : de achtergronden van het mobiliteitsbeleid.



1, Ruimtelijk-ecologische doelstellingen

De dialektische verhouding tussen sociaal-ekonomische activiteit, ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit is een logisch en gekend verschijnsel. Hierbij is niet de vraag wat eerst en wat laatst komt aan de orde, wel of er een harmonisch evenwicht aanwezig is tussen de ontwikkelingen op de drie sporen.

En dan spreken we in het bijzonder over het evenwicht tussen de verkeersinfrastructuur en de ruimtelijke kontekst. Die verhouding varieert in de tijd en moet permanent bijgestuurd worden. Dit gegeven bepaalt onze mobiliteitsdoelstellingen.

Maar, dit evenwicht is zoek. De verkeersinfrastructuur en de organisaties die daarin voorzien leiden een leven op zich.

De technische mogelijkheden, de domeinspecialisatie en de autonome ontwikkelingen van de verkeerssector hebben ertoe geleid dat we ons wat blind gestaard hebben op groei, afwikkeling en kunstwerken.

Dit leidt onvermijdelijk tot een enorm ruimtegebruik en veroorzaakt een aantal neveneffecten.

Versnippering van ruimte, lokalisatie van activiteiten langs verkeersassen en verdringing van andere,...

Als algemene doelstelling wordt er dan ook naar gestreefd het evenwicht te herstellen tussen de waarde van mobiliteit en andere ruimtelijk-ekologische waarden. Niet enkel de verplaatsing telt, maar ook de plaats waar naartoe en de plaats waar langs.

De raakvlakken tussen mobiliteit en ruimtelijk-ekologische waarden zijn talrijk. Voor de duidelijkheid behandelen we de verschillende schaalniveaus waarop dit betrekking heeft: Vlaanderen/internationaal, de regio/stadsgewest en het lokale niveau.

Per niveau komen de volgende aspecten aan de orde: de ruimtelijke structuren, het ruimte-gebruik, de leefbaarheid en omgevingskwaliteit, de bereikbaarheid. In totaal krijgen we bijgevolg twaalf aanknopingspunten voor beleidsdoelstellingen.

Niveau Vlaanderen.

Ruimtelijke structuur.

Vlaanderen telt een aantal belangrijke centra (stedelijke agglomeraties, havens, economische centra, toeristische en socio-kulturele zwaartepunten). Dit is een historisch gegeven, voortkomend uit socio-economische activiteiten. Deze hoofdstructuur heeft ook aanleiding gegeven tot een transport-ruggegraat tussen de belangrijkste gebieden. De hoofdassen vervullen niet alleen nationaal, maar ook internationaal een belangrijke verbindingfunctie.

We moeten ervoor waken dat deze ruimtelijke hoofdstructuur niet verwatert, maar integendeel versterkt wordt. Dit betekent onder meer dat het geen zin heeft om verdere versnippering van activiteit langs de hoofdassen toe te laten. Dit leidt enkel tot een afbreuk aan de schaalvoordelen van de hoofdcentra en een ongewenste vermenging van lokale, regionale en (inter-)nationale verkeers- en vervoersstromen. De dagelijkse kongestie bij de stadsrand is een voorbeeld van dergelijke menging. Een tweede type-voorbeeld: het onwaarschijnlijk groot aantal op- en afritten aan autosnelwegen. "Polyvalentie" betekent vaak "nergens goed voor".

Wij stellen daartegenover het volgende. De hoofdassen moeten een netwerk vormen voor verkeer en vervoer over de weg, per spoor, te water en voor het leidingenstelsel. Hierbij speelt het onderscheid tussen personen- en goederenvervoer een belangrijke rol. Bovendien worden de verschillende transportwijzen globaal benaderd en afgewogen. Het overwicht van één transportwijze leidt tot kongestie en inefficiëntie.

Nieuwe initiatieven zoals de hogesnelheidstrein moeten die hoofdstructuur versterken. De keuze van de stop- en aansluitingspunten op het regionale net is vanuit deze optiek te maken.

De as Brussel-Antwerpen-Rotterdam is een voorbeeld van globale aanpak door de afstemming van weg-, water- en railverkeer. Voor het overige moet zeer omzichtig worden omgegaan met de aanleg van nieuwe grote verbindingassen. Zij geven onvermijdelijkaanleiding tot het ontstaan van nieuwe ruimtelijke structuren langs die as. En wanneer ze een "ontsluiting" van een economisch minder sterk gebied beoogt, is het risico voor leegloop van dat gebied niet denkbeeldig. De remedie is erger dan de kwaal.

Ruimtegebruik en mobiliteit.

In ons land is de inhaalbeweging inzake aanleg van verkeersinfrastructuur erg lang aangehouden. Dit heeft ertoe geleid dat we met een bijzonder dicht wegennet te maken hebben. Dit vraagt uiteraard ruimte. En die is schaars, zeker in dichtbevolkt Vlaanderen.

De bereidheid om waardevolle open en bebouwde ruimte te besteden aan bijkomende verkeersinfrastructuur is er niet langer, tenzij in enkele regio's die op dit punt vragende partij zijn. We zullen ertoe moeten komen om de groeiende automobiliteit op te vangen zonder bijkomende ruimte-inname.

Een tweede beleidsoptie bestaat erin de verkeersassen beter in te passen in de omgeving, om afbreuk aan het landschap en de leefbaarheid in de omgeving in te dijken.

Mobiliteit en leefbaarheid of ruimtelijke kwaliteit.

"Leefbaarheid" is een minimalistische term. Kwaliteit veronderstelt toch iets meer dan "afwezigheid van ellende". Het verkeers- en vervoersbeleid zal dan ook verdergaan dan de negatieve effecten van het verkeer op de omgeving minimaliseren.

Een geluidsscherm kan het aantal decibels reduceren, maar je bent ook het zicht op het landschap kwijt.

Een evenwichtige benadering legt de eisen van de transportfunctie gelijkwaardig in de weegschaal met andere kwaliteiten: stiltegebieden, grotenatuurgebieden, aaneengesloten woongebieden, agrarische zones, landschappelijke eenheden met gevarieerde biotopen, grotere toeristisch-recreatieve gebieden.

Een ernstige afweging van waarde-elementen houdt uiteraard rekening met de lange-termijn-effecten van infrastructuren. Het voorkomen van hinder is op termijn altijd rendabel.

Bereikbaarheid en mobiliteit.

De bereikbaarheid van de centra moet gegarandeerd worden en de verplaatsingsmogelijkheden op de hoofdassen gevrijwaard van dichtslibben. Om dit in de toekomst nog mogelijk te maken, zullen de verschillende vervoerswijzen als één geheel beschouwd worden en komplementair t.o.v. mekaar behandeld.

Konkurrentie tussen bijvoorbeeld weg en spoor, partikulier en openbaar vervoer mag niet beleidsmatig ingebouwd worden.

Konkurrentie op het niveau van exploitatie en service is uiteraard een goede zaak.

Afbreuk aan de hiërarchie in het wegennet moet voorkomen worden. Vermenging van verkeersstromen op lange en korte afstand kan de efficiëntie van een hoofdverbinding in het gedrang brengen. Kongestie is nu eenmaal "alles gelijktijdig willen doen".

Niveau regio / stadsgewest.

Ruimtelijke structuur en mobiliteit.

Mobiliteit kan en moet zeker op regionaal of stadsgewestelijk niveau worden bestudeerd en behandeld, eerder dan op het mikrovlak. In Nederland krijgt de "vervoersregio" stilaan bestaansrecht.

Duidelijk is intussen dat we op regionaal niveau niet enkel meer in auto-termen kunnen denken om aan de bereikbaarheidsvereisten en verplaatsingsbehoeften tegemoet te komen.

Op het meso- of intermediair niveau moet werk gemaakt worden van nieuwe ruimtelijke structuren die de groeiende verplaatsingsbehoefte afremmen. Een verkorting van woon-werk-afstand in tijd en ruimte is hiervan een onderdeel. De suburbanisatie kan bezwaarlijk gunstig genoemd worden voor de bereikbaarheid in de regio.

In elk geval zal werk gemaakt worden van een geïntegreerde vervoersaanpak waarin de kwaliteit van het voor- en natransport cruciaal is.

Dit is gemakkelijker gezegd dan gedaan in landelijke regio's waar je moeilijk met de traditionele openbaar vervoersorganisatie tot resultaat komt. Nieuwe vormen van openbaar en gemeenschappelijk vervoer zullen hier nodig zijn als opstap naar regionale vervoerslijnen.

In het verstedelijkt kerngebied tussen Brussel, Gent en Antwerpen staan we voor een nog grotere complexiteitsgraad. Onderzoek zal hier moeten uitwijzen hoe we tot een geïntegreerd vervoersmodel kunnen komen waarin de samenloop van verplaatsingen op alle niveaus harmonisch kan verlopen.

Ruimtegebruik en mobiliteit.

Op meso-niveau kan de mobiliteitsvraag afgeremd worden door een vermenging van functies en een verdichting van de activiteiten.

Het motto: "Nabijheid creëren is beter dan afstanden overbruggen".

Vestiging van KMO's langs hoofdassen is niet langer wenselijk, omdat dit precies indruist tegen het eerste uitgangspunt en de efficiëntie van de hoofdas in het gedrang brengt.

Werkgelegenheidsconcentraties en transportafhankelijke bedrijven moeten bereikbaar zijn via verschillende vervoerswijzen die komplementair t.o.v. elkaar opereren. Nieuwe vestigingen moeten daar hun plaats krijgen waar ze passen in het globale ruimtegebruik. Het zal duidelijk zijn dat dit in landelijke gebieden niet het geval is.

Om tot die mobiliteitsbeperkende aanpak te komen zal een ruimtelijk structuurplan op regionaal en stadsgewestelijk niveau opgemaakt worden. Dit plan vormt het kader waaraan nieuwe ontwikkelingen getoetst worden.

Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Kwaliteit binnen het stedelijk weefsel veronderstelt de durf om te kiezen voor de verblijfsactiviteiten. Dit kan door in uitgebreide en onderling verbonden gebieden de auto terug te dringen ten voordele van de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.

Let wel, dit heeft enkel zin als die auto-arme gebieden een netwerk vormen en ook de bovenhand krijgen ter hoogte van stedelijke verkeersassen.

Op een eiland is het altijd rustig, maar je moet er ook af kunnen.

Hier stuiten we op het probleem van de barrierewerking van verkeersassen in de bebouwde omgeving. De scheidende werking van brede infrastructuren en intense autostromen is niet te onderschatten. Kiezen betekent hier vooral "maat houden". De schaal van de verkeersweg matigen tot een inpasbaar niveau. Dit verhoogt de omgevingskwaliteit en brengt de capaciteit van de weg niet in het gedrang. De voorwaarde: een matige snelheid.

In landelijke gebieden spelen gelijkaardige fenomenen. Ook hier mogen regionale hoofdwegen de woonkwaliteit in de kern niet verstoren.

Herinrichting van doortochten door de bebouwde kom is een prioriteit. De aanleg van omleidingswegen dient omzichtig te gebeuren, rekening houdend met de barrierewerking die optreedt t.a.v. de open ruimte.

In waardevolle landschappen en toeristisch-recreatieve gebieden moet gewaakt worden voor versnippering, barrièrewerking en visuele hinder. Gematigde maatvoering is de beste remedie tegen pijn aan de ogen. Een harmonisch landschappelijk geheel is onmisbaar voor mensen die rust en ontspanning zoeken. En wie doet dit niet?

Bereikbaarheid en mobiliteit

In een stad is altijd beweging. Waar het op aankomt is de bereikbaarheid van alles voor ieder te garanderen. Dit is geen sinecure wanneer we de mobiliteitstoename voor ogen houden. Het is bijgevolg zaak om een globale visie te ontwikkelen op de verkeerscirculatie in haar geheel. Uiteraard kan dit zich niet beperken tot de auto-circulatie binnen de stedelijke regio, maar impliceert dit een kijk op alle vervoerswijzen - in beweging én stilstaand - in hun onderlinge samenhang. Het geheel is eens te meer meer dan de som van de delen. Bijzondere aandacht zal, gaan naar 'het voor-' en natransport.

Het stedelijk parkeerbeleid krijgt een sleutelrol in dit scenario. De ruimte die ingeruimd wordt voor het stilstaande wagenpark en de begeleidende parkeermaatregelen fungeren als sluis in de stedelijke verkeersstromen. Per regio of stadsgewest zal hier een eigen evenwichtig antwoord moeten geformuleerd worden op de diverse vervoersaanspraken.

Voor landelijke regio's ligt het probleem eerder bij de bevolkingsgroepen die niet of onvoldoende gebruik kunnen maken van een eigen wagen. Voor deze groepen moet een minimale bereikbaarheid georganiseerd kunnen worden via nieuwe vormen van openbaar vervoer. Dit is geen kwestie van louter liefdadigheid, maar een absolute vereiste om de leefbaarheid van voorzieningen en diensten te garanderen. Om leefbaar te zijn moet je op zijn minst bereikbaar blijven.

Lokale niveau.

In dorpen, woonbuurten en stadskwartieren krijgt mobiliteit een heel eigen betekenis. Het intens verplaatsingsgedrag over korte afstand vindt hier plaats en moet ruimte en kwaliteit krijgen. Anderzijds is het laagste ruimtelijk schaalniveau het begin- en eindpunt van vervoersstromen op de hogere niveaus, of een doorganggebied.

Ruimtelijke structuur en mobiliteit.

De verkeersinfrastructuur op het lokale niveau moet passen in de globale ruimtelijke structuur. Heel eenvoudig gesteld, betekent dit dat de openbare ruimte zo moet ingericht zijn dat de verschillende groepen verkeersdeelnemers aan hun trekken komen. Dit is niet hetzelfde als scheiding van verkeerswijzen, integendeel.

Het betekent wel dat er oog is voor de eisen van het wonen, het fietsen, de voetganger en de verblijfsactiviteiten. Goede voetgangers- en fietsverbindingen vormen één geheel, een net-werk. Eén ontbrekende of onveilige schakel geeft een kettingreactie aan kwaliteitsverlies. Er wordt dan niet "meer" gefietst, misschien zelfs "niet" meer.

De verkeersvoorzieningen op het lokale niveau moeten een vlotte aansluiting bieden op het regionale net. Dit vereist een zorgvuldige keuze van inplantingsplaatsen voor woon- en winkelcentra. Wil het openbaar vervoer een rol kunnen spelen, dan zal de concentratie aan mensen en activiteiten moeten verhoogd worden om het draagvlak voor een goede bediening te verzekeren. De situering van activiteitencentra rond deze knooppunten moet binnen loop- en fietsafstand blijven om goede voor- en natransportfaciliteiten te bieden. Zeker voor ouderen, jongeren en niet- autobezitters is dit absoluut noodzakelijk.

Ruimtegebruik-en mobiliteit

Centra van dorpen en steden zijn gebieden waar de ruimte multifunctioneel gebruikt wordt. De openbare ruimte vormt een onderdeel hiervan. Waar het op aan komt is deze verweving van mensen en activiteiten te versterken. Verkeersdeelnemers moeten gemengd op straat kunnen. De overgang tussen partikuliere eigendommen en de publieke ruimte moet geleidelijk en zonder bruske scheidingen plaatsvinden. Dit vraagt van de ontwerper van een plein of straat een fijne neus en een breed gamma aan uitdrukkingvormen. Alle gebruikers moeten aan de omgeving kunnen aflezen dat een centrum aanpassing vraagt aan andere verkeersdeelnemers en dat enkel aan lage snelheid een "ontmoeting" geen "konfrontatie" wordt.

De beheerder van de publieke ruimte kan dit niet alleen voor mekaar krijgen. Stedebouwkundige voorschriften moeten, aangepast aan plaats en tijd, ruimte laten voor (ver)nieuwbouw die één geheel vormt met de straat. Een dwarsprofiel met een gezicht gaat van gevel tot gevel. Om dit te realiseren moeten overheid en partikulieren over de grens van hun domein durven en mogen kijken. Elke ruimte vraagt een specifieke interpretatie. Dit kan niet met uniforme regeltjes over bouwlijnen en achteruitbouwstroken. Ruimtelijke inspiratie vergt interpretatie-ruimte.

Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Hier moeten we twee kanten op. Enerzijds moet de hinder die ontstaat door grote verkeersinfrastructuren op de omliggende activiteiten gereduceerd worden. Anderzijds moeten nieuwe en kleinere projecten zo aangelegd worden dat ze passen binnen het bestaande weefsel.

De milieu-effecten van infrastructuurwerken zijn belangwekkend (cfr Richtlijn van de Vlaamse Executieve over de Milieueffektrapportage dd 23 maart 1989). Dit geldt voor grote ingrepen, maar ook voor vele kleine samen. Het is zonde dat een milieu-effekt-rapport pas vereist is wanneer de beslissing tot aanleg reeds genomen is. Is het niet logisch om voor een gebied als geheel een visie te ontwikkelen die een kader schetst waarin diverse grote en kleine infrastructurale ingrepen op termijn hun plaats moeten krijgen?

Grote projecten zijn door hun schaal niet inpasbaar in de fijnmazige lokale ruimtelijke structuur. En als twee elementen niet samengaan, moet je ze scheiden.

Aanleg en onderhoud van bufferzones zijn op dit terrein de maatregelen die de leefbaarheid in het gebied moeten bevorderen. Na verloop van tijd zal er sowieso een nieuw evenwicht ontstaan in deze zone.

Voorkomen dat het aantal getroffen en in de omgeving toeneemt is een logische stelregel. Van de nood een deugd. Onder dit motto plaatsen wij de acties die kunnen en moeten ondernomen worden om van scheidingselementen, bufferzones en overgangsgebieden tussen bebouwde en natuurlijke milieus meer te maken dan "net-niet-onleefbare-gebieden". Natuurlijke en esthetische waarden kunnen hier tot hun recht komen, op voorwaarde dat er voldoende creativiteit aan de dag wordt gelegd om de inrichting aan te passen aan de specifieke situatie.

Kleinere infrastructuurwerken moeten inpasbaar zijn in de omgeving. Scheiding van verkeersinfrastructuur en woonomgeving is op dit niveau niet gewenst.

Mogelijkheden liggen hier op vlak van snelheidsaanpassing, stedenbouwkundige aanleg van straten en pleinen, verbeteren van oversteekbaarheid, lokalisatie van halten voor openbaar vervoer, realisatie van oevers voor waterrecreatie, inpassing van tracés in het landschap, parkaanleg en medegebruik van restpercelen naast wegen en waterwegen, herinrichting van hoofdwegen in doortochten van bebouwde centra.

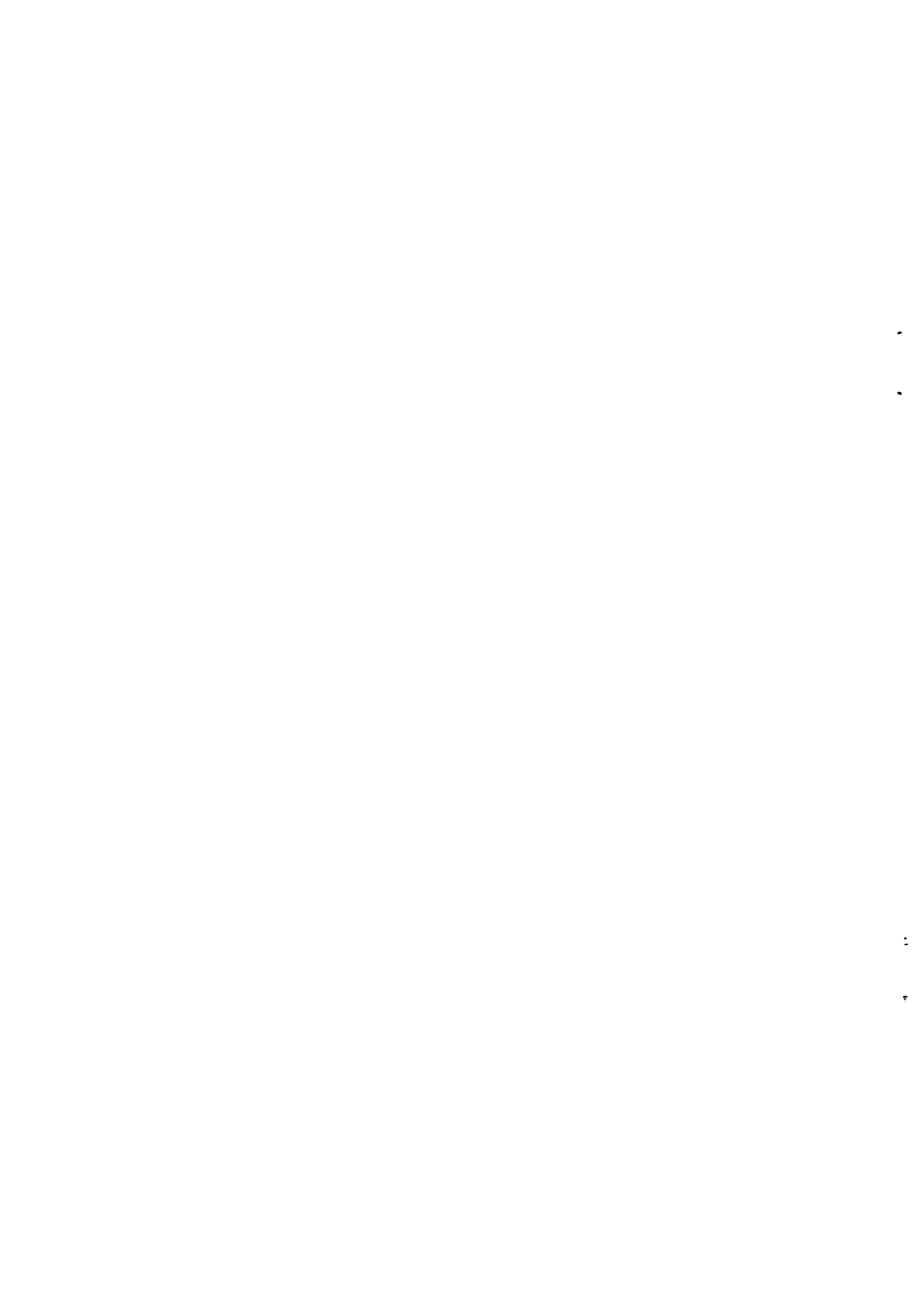
Bereikbaarheid.

Bereikbaarheid op het lokale niveau is in eerste instantie nabijheid. De voetganger en de fietser moeten hier prioriteit krijgen in hun bewegingsmogelijkheden. De afstanden zijn op hun maat en deze vervoerswijzen zijn aangewezen als voor- en natransportmiddelen naar openbaar vervoerslijnen.

Toegankelijkheid van de opstap op trein, tram en bus moeten verbeterd worden, zeker voor minder-mobiele mensen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer in de centra heeft alles te winnen bij een vlottere doorstroming.

Aanpassing van kruispunten, eigen bedding en speciale voorrangregelingen aan kruispunten kunnen de reïssnelheid opdrijven.



2. Doelstellingen verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een aparte invalshoek om mobiliteitsdoelstellingen uit te distilleren.

In tegenstelling tot de andere benaderingen kan je hier moeilijk gaan redeneren in termen van evenwicht, geven en nemen en kompromis.

Over veiligheid valt niet te marchanderen.

Mobiliteit botst op een absolute grens: de waarde van leven en gezondheid.

Argumenten hiervoor zijn in feite overbodig. Verkeersdoden en slachtoffers met blijvende letsels zijn niet in een kosten-baten-analyse onder te brengen.

De balans is altijd in onevenwicht.

De gevolgen kunnen moeilijk overschat worden.

We praten dan niet enkel over de objektieve onveiligheid, terug te vinden in de geregistreeerde ongevallencijfers, maar zeker ook over de subjektieve onveiligheid, het onveiligheidsgevoel.

Verkeer als dreiging.

Niet te kwantificeren fenomeen, maar een belangrijke determinant van menselijk gedrag en verstoorder van kwaliteit.

Ouders houden hun kinderen angstvallig van de straat, ouderen verliezen contact met kennissen die aan de overkant wonen.

Leuk is anders.

Algemene doelstellingen:

- Vermindering van het aantal verkeersongevallen
- Vermindering van de ernst van de ongevallen
- Vermindering van het onveiligheidsgevoel en het ongevalsrisiko

Over deze doelstellingen bestaat geen enkele discussie. Over de te nemen maatregelen groeit eveneens een consensus.

onmiddellijk maatregelen treffen, over de bevoegdheidsgrenzen heen-

Analoog aan de " -25 % verkeersslachtoffers campagne" die onze noorderburen gelanceerd hebben, moeten we tot een meerjarenbeleid verkeersveiligheid komen.

Verkeersonveiligheid is het gevolg van het slecht functioneren van het systeem Mens - Voertuig - Omgeving. De mens is ook als verkeersdeelnemer maar een mens en dus niet volmaakt. Hij ziet en hoort niet altijd alles, reageert te traag, let niet op, is gestresseerd of fysiek niet in staat om adequaat te handelen.

Het voertuig is, met alle technische snuffjes, nooit perfect, integendeel. Controle op wegligging, snelheid en remvermogen blijven precair. Onderzoek heeft trouwens aangetoond dat de zogenaamde "veilige" auto's aanzetten tot roekelozer rijgedrag. Per saldo stijgt de onveiligheid.

De omgeving, en dan bedoelen we de weginfrastructuur en de aangrenzende ruimte, is de derde en zeker niet de minst belangrijke faktor in het onveiligheidsverhaal. De maat, de uitrusting, de materialen, . . . het globale wegbeeld roepen een rijgedrag op dat vloekt met de directe omgeving van dorpen, buurten en steden. Bij konfrontaties aan kruispunten en oversteekplaatsen vallen de klappen. Roodrijden is niet zo verwonderlijk en niet enkel toe te schrijven aan de karaktertrekken van de chauffeur.

In deze kontekst is het niet zo eenvoudig om efficiënte maatregelen te treffen. Maar de precaire veiligheid dwingt tot snel en interdisciplinair handelen.

Ik heb reeds twee konkrete initiatieven genomen : de Provinciale Commissies Ongevallen in het Verkeer (C.O.V.) zijn geactiveerd en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid is geïnstalleerd.

De eersten werken kuratief en nemen maatregelen om de zwarte punten op te heffen. De tweede instantie werkt eerder preventief en onderzoekt veiligheidsbevorderende maatregelen zoals het plaatsen van verkeerslichten, de aanleg van ronde punten en snelheidsremmende ingrepen.

Prioritaire doelgroepen en werkterreinen

Verkeersdoden.

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers per 1.000.000 inwoners is in ons land onbeschaafd hoog en plaatst ons internationaal in een slecht daglicht.

De cijfers : Aantal doden/1.000.000 inwoners

Noorwegen	90		
Groot-Brittannië	92		
Nederland	92		
Zweden	96		
Duitsland	134		
Zwitserland	143		
België	198	Vlaanderen	202
Frankrijk	206	Brussel	82
Luxemburg	223	Wallonië	226

Opvallend aan de statistieken is dat op de gewestwegen buiten de bebouwde kom 39.6 % van de verkeersdoden vallen. De combinatie van hoge snelheid, onaangepaste kruisingen en de confrontatie tussen plaatsgebonden manoeuvres en doorgaand verkeer zijn de voornaamste oorzaken. Lintbebouwing-en onaangepaste maatvoering zijn de onderliggende verantwoordelijken.

Op de autosnelwegen vallen 11 % van de doden.

Dit is een cijfer dat in de toekomst wel eens zou kunnen stijgen, gelet op de verwachte verkeerstoename op de hoofdassen.

Aandachtgroepen zijn, naast de autobestuurders, zeker de motorfietsers en in belangrijke mate ook voetgangers en fietsers.

Deze laatsten worden vooral in de bebouwde kom het slachtoffer van een onevenwichtige snelheidsverhouding tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer.

Oversteken als hachelijk avontuur.

We moeten ervoor waken dat bij nieuwe (her)inrichtingen de grootst mogelijke aandacht geschonken wordt aan de veiligheid van alle weggebruikers en dat geen nieuwe onveilige situaties ontstaan. Dweilen met de kraan dicht.

Het aantal letsekongevallen op type-plekken reduceren.

Op gewestwegen worden 51 % van de letselongevallen geregistreerd. Dit cijfer wijst nog sterker op de onaangepastheid van de wegeninfrastructuur aan de plaatselijke activiteiten en ruimtelijke kontekst. Deze pijnlijke konfrontatie tussen verkeer en omgeving moet terug tot een leefbaar evenwicht gebracht worden.

Dit is in eerste instantie te realiseren door snelheidsverlagende maatregelen door te voeren in de bewoonde omgeving. Hiervoor denken we niet enkel aan technische ingrepen zoals verkeersdrempels, rammelstroken en dergelijke, maar eerder aan een herinrichting van de publieke ruimte op en naast de doortochten. Buiten de bebouwde kom kan een beveiliging van onveilige kruispunten en wegvakken al veel bijdragen tot een veiliger verkeersafwikkeling.

Mijn specifieke bevoegdheid als Minister van Openbare Werken en Verkeer situeert zich op de volgende terreinen:

De aanleg en inrichting van wegen

Het verkeersveilig ontwerpen en (her)inrichten van wegen en straten zal rekening moeten houden met de menselijke beperkingen van de verkeersdeelnemer, de omgeving en de randactiviteiten.

Onder een "ergonomische" benadering van het wegontwerp en de weginrichting verstaan wij het volgende.

De wegontwerper moet zich in de plaats stellen van de weggebruiker. De rijtaak is sowieso een komplekse aangelegenheid, vaak nog gekompliceerd door externe omstandigheden van persoonlijke aard (vermoeidheid, stress,...).

Ook de situatie van het weer, het wegdek, de verkeersintensiteit en talloze andere factoren zorgen voor onvolkomen maar normaal gedrag.

Een infrastructuur moet dit als uitgangspunt nemen.

Een tweede richtlijn slaat op de "leesbaarheid" van de omgeving door de weggebruiker.

Een weg roept door zijn maatvoering, materiaal, verlichting, wegmarkering en signalisatie een beeld en een verwachtingspatroon op bij de chauffeur.

Dit beeld moet eenduidig en samenhangend zijn en korresponderen met het activiteitenpatroon in de omgeving van de weg.

Een snelverkeersweg door een dorp roept het beeld op van "duw maar door, hier kan het niet fout gaan", maar even verder wordt van de automobilist verwacht dat hij alert reageert op overstekende voetgangers in het centrum. Harde klappen kunnen niet uitblijven.

Maar zo ook werkt een overdreven veiligheidsgevoel het risico-gedrag in de hand. Als stelregel hanteren we bijgevolg een weginrichting die de gebruiker permanent wijst op de omgevingsactiviteit.

Middel hiertoe zijn goed geaccentueerde overgangen.

Het naderen en binnenkomen van een centrum moet aangekondigd worden. En duidelijker dan met een agglomeratiebord alleen.

Het globale inrichtingsbeeld moet dit verduidelijken.

Overdimensionering van infrastrukturen bevorderen de capaciteit en doorstroming van het verkeer.

Maar het zijn, zeker bij kruisingen, onoverzichtelijke obstakels die met grote snelheid genomen moeten worden.

De zwarte punten tonen aan dat dit vaak teveel gevraagd is van een sterveling.

Een kruispunt moet een samenspel worden tussen weggebruikers en geen aaneenrijging van rijstroken voor elk wat wils.

Signalisatie en wegmarkeringen zijn tot op heden meer gebruikt als juridische rugdekking, dan als informatiesysteem. Goede informatie is een gedoseerd aanbod van prikkels die de automobilist extra informatie bieden, naast en ter ondersteuning van het weg- en omgevingsbeeld. Van een verkeersbord verwachten dat het een slechte inrichting kan neutraliseren is naief.

Begeleiding van gevaarlijke verkeersstromen.

Gevaarlijke produkten vervoeren betekent risico's kreëren op de weg. Hieraan kan verholpen worden door veilige routes door onbewoonde gebieden op te leggen en bijzondere maatregelen te nemen in tunnels en gevaarlijke doortochten. Vermenging met intense verkeersstromen is uit den boze.

Het transport per spoor of over het water is trouwens in vele gevallen te prefereren.

Het vrachtverkeer in zijn algemeenheid is een belangrijk aandachtspunt in het verkeersveiligheidsbeleid. Bijna een kwart van de dodelijke ongevallen is het gevolg van een aanrijding met een vracht- of bestelwagen.

Snelheidsverlaging

Het klinkt banaal, maar het is nu eenmaal zo. Snelheidsverlaging is de beste maatregel om de veiligheid in het verkeer te verhogen. Het aantal ongevallen daalt en de ernst van de gevolgen bij een konfrontatie neemt drastisch af. Dit is een algemene regel. Ze geldt a fortiori wanneer verschillende verkeersdeelnemersgroepen samen gebruik maken van de openbare ruimte. Een klein snelheidsverschil tussen voetganger, fietser en auto zorgt voor een vlotte afwikkeling die de gelegenheid biedt om op mekaar te reageren. Zeker in de bebouwde kom moeten we naar drastische snelheidsverlaging via infrastrukturele maatregelen.

Besluit

De groei van het verkeersvolume zal de inspanningen niet meteen merkbaar laten zijn, maar de noodzaak tot actie enkel versterken. Het Vlaams Gewest kan dit niet alleen voor mekaar krijgen.

Samenwerking met beleidsinstanties op nationaal en lokaal niveau, het onderwijs en het bedrijfsleven is een absolute voorwaarde.

Wij rekenen ook op een beter inzicht, meer deskundigheid en samenwerking via de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

3. Milieu-hygiënische doelstellingen

De ernst van de milieuproblematiek is stilaan doorgedrongen tot de brede lagen van de bevolking. Van randverschijnsel is het geworden tot één van de, zonet dé belangrijkste beleidsdoelstelling. In de voorbije maanden en jaren hebben talloze wetenschappelijke rapporten en internationale kongressen duidelijk gemaakt dat milieubehoud zeer urgent is en bovendien enkel op internationaal niveau kan aangepakt worden.

Centraal in de geciteerde werken staat het begrip "duurzaamheid". Hiermee doelt men op het behoud van het rekuperatievermogen van ons eko-systeem, voorwaarde om op termijn een leefbare omgeving te bewaren. Moeilijkheid hierbij is het feit dat de vervuiling op diverse plaatsen en niveaus plaatsvindt, maar zich vaak pas na verloop van tijd en op andere schaalniveaus manifesteert. Tracht maar eens uit te leggen dat een haarlakbus bijdraagt tot het broeikaseffekt op wereldschaal. Maar veel tijd en keuze is er niet. Niet ingrijpen betekent smelten, stikken en verzuren op een vuilnisbelt.

Een realistische benadering leert dat we voorlopig niet van de aanwezige "vuilvracht" verlost worden. Het reeds geproduceerde, maar nog niet afgebroken of verwerkte vuil zal in ons milieu aanwezig blijven. Dit houdt ongekende risico's in. De natuurlijke buffercapaciteit kan plots doorbroken worden en tot katastrofen leiden, zelfs wanneer de uitstoot is afgenomen. Hierover is nog relatief weinig bekend. Zeker is dat we de aangroei van de vervuiling moeten tegengaan. Voorlopig moeten we ons baseren op de inzichten die gegroeid zijn in verband met de schadelijkheidsgrenzen. Deze normen dienen vervolgens gerelateerd te worden aan haalbaarheidsoverwegingen, zoals geformuleerd in het MXNA-plan, EG-richtlijnen en het Nederlandse MilieubeleidsPlan. De mobiliteitsdoelstellingen zullen naar deze normen refereren. Verdiept inzicht zal nauwkeuriger doelstellingen mogelijk maken en zo nodig normen bijstellen.

Uit alle studies blijkt dat de sektor verkeer en vervoer in zeer belangrijke mate medeverantwoordelijk is voor de aantasting van ons milieu. En die impact komt terug op lokaal, regionaal, kontinentaal en zelfs mondiaal niveau. Achtereenvolgens gaan we de beleidsdoelstellingen op deze schaalniveaus beschrijven.

Mobiliteit en mondiale milieuproblemen: CO² en broeikas-effekt-

Naast het gebruik van "broeikasgassen" - CFK's, stikstofdioxide en methaan - hangt het broeikas-effekt voor circa 50% samen met de massale CO²-uitstoot die het resultaat is van de verbranding van fossiele brandstoffen (steenkool, aardolie).

Het gevolg hiervan zal zich in de komende decennia al laten gevoelen in de vorm van een opwarming van de atmosfeer. Het spreekt vanzelf dat de zogenaamde ontwikkelde landen veruit de grootste energieverbruikers en bijgevolg CO²-producenten zijn.

Het is aan de geïndustrialiseerde landen om inspanningen te leveren op de weg terug.

Op de Bergen-Conferentie (mei 1990) is geopteerd voor een jaarlijkse reductie met 2%.

Dit streefcijfer vinden we ook terug in het Vlaams Milieubeleidsplan.

Het Nederlandse Struktuurschema Verkeer en Vervoer gaat uit van een vermindering met 35% tegen 2010, te realiseren door een zuiniger energieverbruik. Internationaal is men het erover eens dat een halvering van de CO²-uitstoot tegen 2015 een feit moet (kunnen) zijn.

Voor het Vlaamse Gewest betekent dat een geleidelijke afbouw van de CO²-uitstoot die momenteel 59.5 miljoen ton/jaar bedraagt.

Ruim 22% hiervan komt op rekening van het verkeer.

Middelen om hieraan te verhelpen zijn : zuiniger motoren en een algehele snelheidsbeperking tot 90 à 100 km/u. Deze laatste maatregel zou in 5% CO²-afname resulteren.

De verwachte toename van de automobilititeit zal de geleverde inspanningen neutraliseren.

Dit verplicht ons om nog drastischer maatregelen te treffen.

Het is een illusie om te denken dat voertuigtechnische maatregelen alleen zullen volstaan.

Mobiliteit en continentale milieuproblemen: verzuring.

De verzuring van ons milieu is te wijten aan de overmatige produktie van amoniak, en de uitstoot van zwaveldioxide (SO^2) en stikstofdioxide (NO_x). Deze laatste twee stoffen worden in grote mate door het verkeer geproduceerd. Men schat het verkeersaandeel bij NO_x op 60%, bij SO^2 op 3.4%.

De emissie van potentieel zuur bedroeg in Vlaanderen in 1985 10.176 zuureq./ha/jaar. In 2000. moet dat terug naar 2400 zuureq./ha/jaar en Nederland wil in 2010 naar 1400 zuureq. Hierbij is het goed te noteren dat 400 à 700 zuureq./ha/jaar een norm is om alle nadelige effecten op het ecosysteem te voorkomen. We zijn dus nog erg ver van huis.

In Vlaanderen bedraagt de NO_x -emissie 173.000 ton/jaar. Volgens het .MINA-Plan moet dit teruggebracht worden met 8% tegen 1994 en met 30% tegen 2000. Dit is een te'bescheiden objektief. De Conferentie te Sofia staat een reductie met 30% voor tegen '94. Bij benzinemotoren kan de veralgemeende invoering van de geregelde driewegkatalysator de NO_x -uitstoot met 90% verminderen, op voorwaarde dat aan de strengste normen wordt voldaan. Maar ook hier speelt de toename van het autoverkeer spelbreker, zodat we verplicht zijn om mobiliteitsbeperkend op te treden. De techniek alleen kan het niet waarmaken.

Ook voor SO^2 ,voornamelijk het produkt van dieselauto's, moeten we tegen 1994 met 8% terug. Min 30% is het streefcijfer voor 2000.

Mobiliteit en regionale milieuproblemen: fotochemische luchtverontreiniging,

De algemene luchtverontreiniging, beter gekend als "smog", is voor bijna de helft te wijten aan het autoverkeer. In Vlaanderen puffen wij per jaar 102.386 ton koolwaterstoffen de lucht in. Als het mist, is het al mis. In de zomer is de impact van het verkeer op de luchtverontreiniging zelfs dubbel zo hoog. Bij windstilte is het verkeer niet te harden. Maar als we 't maar laten waaien, staan we binnen afzienbare tijd even ver als het Ruhr-gebied of Bologna en Firenze : stil.

In het MINA-plan 1990-1995 wordt als richtwaarde een reductie van 50% vooropgesteld voor koolwaterstoffen om de gestelde Ozon-doelstelling te halen en een reductie met 70 à 90% om de gestelde 8-uurswaarde te bereiken.

Mobiliteit en plaatselijke milieuproblemen.

In de direkte woonomgeving is de confrontatie met de milieuknelpunten er niet minder op. Onzuivere lucht, lawaai en afval irriteren onze zintuigen. Maar de aantasting van de ekologische kwaliteit van de open ruimten, de versnippering en de barrièrewerking ten opzichte van natuurgebieden zijn niet minder schadelijk. Je zou voor minder emigreren. Maar elders is het niet veel beter, als dat al een troost kan genoemd worden.

Naast de bijdrage aan de mondiale en regionale milieuproblematiek is het verkeer in een belangrijke mate mee verantwoordelijk voor de luchtverontreiniging in de binnensteden en de bebouwde kom.

Langs drukke verkeerswegen zijn de concentraties soms met een faktor 10 hoger dan de landelijke gemiddelden. Dit geldt met name voor CO, NO², lood, benzeen, benz(a)pyreen en formoldehyde.

In de buurt van vele benzinestations wordt de grenswaarde voor benzeen overschreden. De lucht die U er kan pompen is gratis, maar de kwaliteit is er ook naar. En binnekort kan je beter op een spoorwegovergang dan in een tunnel stilvallen, tenzij je zelfmoordneigingen hebt.

Van de invoering van de geregelde driewegkatalysator wordt een zeer gunstig effect verwacht op de CO en NO²-emissie. Voor dieselmotoren beschikken we niet over een gelijkaardige uitweg zoals de loodvrije benzine. De toename van het autoverkeer in het algemeen, en het aandeel van de dieselveertuigen in het bijzonder, zullen ons echter voor lange tijd voor ernstige moeilijkheden plaatsen. Winst op het technologische front gaat verloren door de macht van het aantal.

Geluidshinder verstoort de omgevingskwaliteit in toenemende mate. Het wegverkeer is in Vlaanderen de grootste bron van geluidshinder.

Een studie heeft'aangetoond dat in Oost-Vlaanderen amper 13.4% van het grondgebied als stiltegebied kan betiteld worden, dit wil zeggen een geluidsbelasting van minder dan 50 dB(A) ondergaat. Voor woongebieden hanteert men in het algemeen 60 dB(A) als dagnorm en 50 dB(A) 's nachts. Het Ministerie van Openbare Werken hanteert 65 dB(A) als saneringsnorm voor het plaatsen van geluidswerende schermen langs autowegen.

Een studie in Nederland heeft aangegeven dat in 200.000 woningen meer dan 65 dB(A) gemeten is. Deze woningen moeten gesaneerd worden.

Voor Vlaanderen mag men veronderstellen dat het saneringsprobleem proportioneel genomen nog ernstiger is, gelet op de intense vermenging van verkeer en wonen in zones met lintbebouwing.

De volgende doelstellingen dringen zich op:

- De sterke reductie van het verkeerslawaaï, zeker in de woongebieden.
- Het instellen van stiltegebieden.

Bij het overwegen van alternatieve wegtracés wordt vaak de voorkeur gegeven aan een weg door de natuur, want die zou minder hinderen. Nochtans is het behoud van gebieden met niet meer dan het natuurlijke omgevingsgeluid een noodzakelijkheid voor de mens.

Om dit te realiseren denken we aan een 'strengere normering inzake geluidsproduktie aan de bron, het motorvoertuig. In het Nederlands Struktuurschema Verkeer en Vervoer wordt voor vrachtwagens en autobussen maximaal 75 dB(A) toegestaan. Voor personenwagens is dat 70 dB(A). Het rolgeluid op de weg kan verminderd worden door het gebruik van open asfalt. In bestaande hinderzones kunnen geluidswerende maatregelen getroffen worden.

Bij de planning van nieuwe infrastructuren zal het voorkomen van geluidsbelasting voor woon- en natuurgebieden een essentiële keuzefactor moeten worden.

De versnippering en **barrièrewerking** wordt steeds meer erkend als ernstige belemmering voor het duurzaam functioneren van ecosystemen, bijvoorbeeld waar wegen internationaal erkende waterwildgebieden doorsnijden. Hierdoor worden steeds meer gebieden en dierenpopulaties relatief geïsoleerd. Op termijn dreigen de aanwezige natuurwaarden te verdwijnen. U blijft toch ook niet lang wonen wanneer Uw keuken aan de overkant van de straat ligt en U zelfs bij laagvliegen niet de weg over kan.

In het Vlaams Natuurontwikkelingsplan 1990-1995 werd met het oog op de instandhouding en het herstel van duurzame natuur in Vlaanderen het concept van de groene hoofdstructuur en de ekologische infrastructuur ontwikkeld.

Als doelstelling ten aanzien van het mobiliteitsbeleid kan gesteld worden dat in principe geen nieuwe versnippering van deze groene hoofdstructuur plaatsvindt. Waar barrières gekreëerd werden die de uitwisseling van soortenverhinderen, moeten maatregelen onderzocht worden om de gevolgen hiervan te beperken.

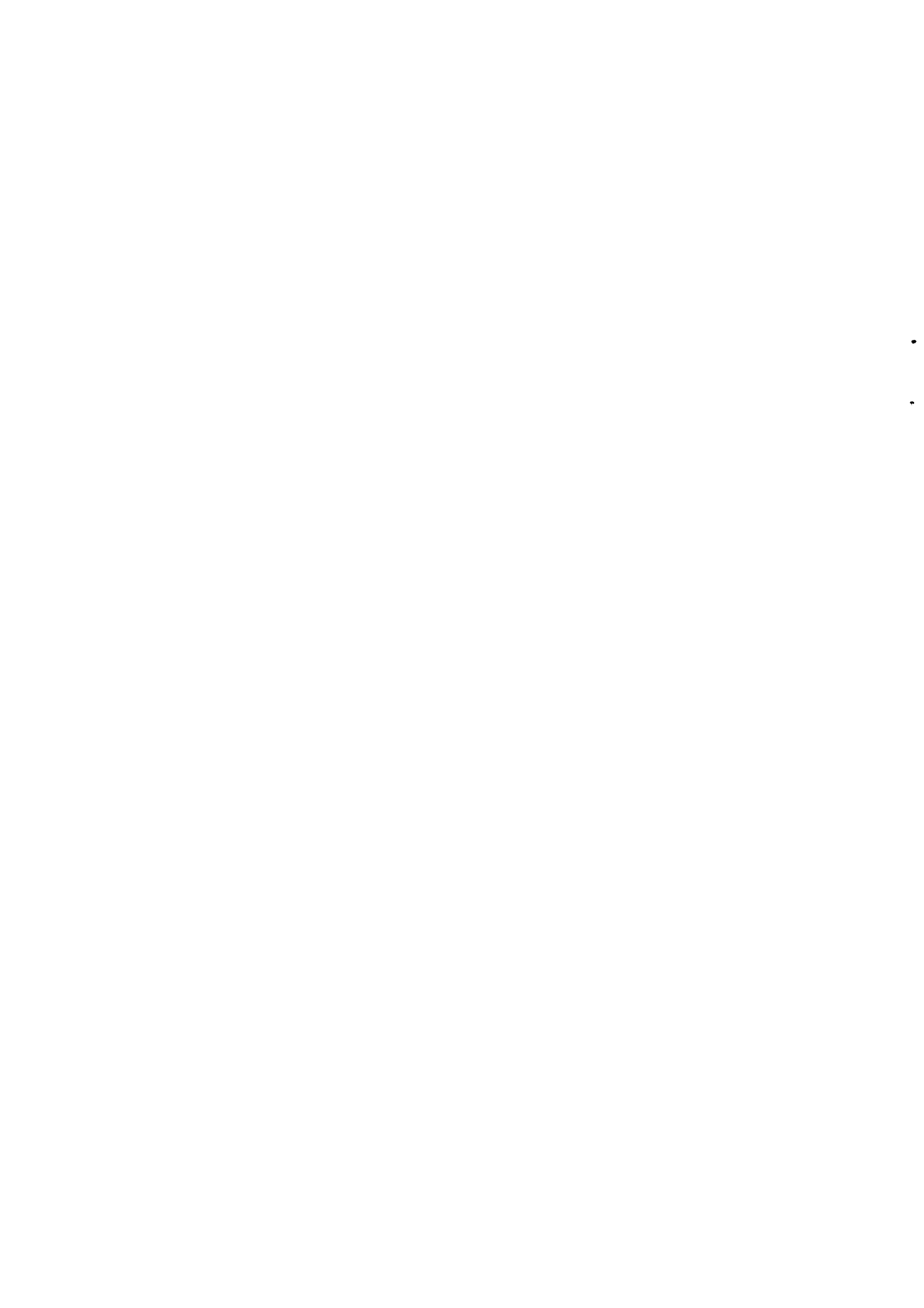
Aan het einde van de reis verwordt het wagenpark tot afval.

In 1987 werden in Vlaanderen 167.157 voertuigen buiten gebruik gesteld : goed voor 195.000 ton autowrakken en 14.500 ton autobanden. Een hoop die niet in rook mag opgaan, daar weten de Canadezen alles van.

In datzelfde 1987 lieten de rijdende auto's 33.518 ton afvalolie gesmeerd achter.

De opslag van auto's is een bron van bodemverontreiniging, de neerslag eveneens. We behandelden reeds in vorige paragrafen de uitstoot van verzurende stoffen en aerosolen (stof en zware metalen), die na verloop van tijd in de bodem dringen.

Wegenbermen zijn bijgevolg de uitgelezen plekken om klaver te plukken als je lodzware konijnen wil kweken. Daarenboven morsen wij naar schatting 1 à 2 miljoen liter benzine de grond in bij het tanken.



4. Economische doelstellingen

In de mobiliteitsdiskussie staan het "belang" en de "waarde" van en door verkeer en vervoer vooraan. Ongenuanceerdheid is meestal niet ver uit de buurt. In dit hoofdstuk trachten we een brede economische waardering te hanteren als uitgangspunt voor doelstellingen voor het verkeers- en vervoersbeleid.

Het economisch belang van de sektor verkeer en vervoer.

Makro - economisch.

De sektor verkeer en vervoer draagt rechtstreeks voor 8% bij tot het BNP tegen marktprijzen. Voor Vlaanderen is dat zelfs 11% van het Bruto Regionaal Produkt. Het spreekt voor zich dat de havens dit hogere percentage verklaren.

In de Vlaamse werkgelegenheidsbalans komt de vervoerssektor tussen voor 117.000 banen, 7.1% van de beroepsbevolking op 30/6/1988.

De diskrepantie tussen het aandeel in het BRP en in de RSZ geeft aan dat de sektor verkeer en vervoer behoorlijk kapitaalsintensief is.

Indirekt verschaft verkeer en vervoer uiteraard ook werk. In de bouwsektor timmeren 17.500 mensen letterlijk aan de weg en nog eens 52.000 mensen sleutelen in ons land auto's in mekaar.

Het BRP-aandeel van de verschillende vervoerswijzen is ongelijk. Als je de telekommunikatie niet meerekent, vertegenwoordigen de havens 50% van de waardecreatie, de zee- en binnenscheepvaart 6%, het wegvervoer 31%, het spoor- en luchtvervoer resp. 10% en 3.3%

Trendmatig zit het spoor op het verkeerde spoor. De bruto toegevoegde waarde ervan is tussen '81 en '88 met 30% gedaald.

Voor het wegverkeer noteerden we een stijging met 1/3 over dezelfde periode. Het luchtvervoer en de telekommunikatie doen het vergelijkbaar goed.

Deze cijfers zijn slechts indicaties. Uiteraard speelt verkeer en vervoer ook op andere domeinen en binnen andere economische sectoren een belangrijke rol. Mensen, produkten, grondstoffen en informatie krijgen pas waarde als ze op de goede plaats zijn of geraken.

Mobiliteit is ons wat waard als partikulier. Uit cijfers over de private konsumptie lezen we af dat ongeveer 13% van het budget besteed wordt aan verkeer en vervoer. Hiervan slokt de auto bijna 85% op. De PTT 7.5%. De schamele rest geven gezinnen uit aan stads- en streekvervoer en het spoor. Vroeger was het openbaar vervoer ons iets meer waard.

Tussen '81 en '88 is de vraag naar stads- en streekvervoer met 20% afgenomen. In dezelfde periode ging het spoor met 10% achteruit.

Mikro - economisch: vervoer is relatief belangrijk.

Vervoer is een afgeleide functie van activiteiten en hun plaats. Het loont de moeite om mensen en produkten te verplaatsen wanneer de opbrengst - materieel of immaterieel - dankzij 'het transport hoger ligt dan de vervoerskost zelf. Dit is eenvoudig en logisch. Maar daarmee is de kous niet af. Want ook dit heeft weer te maken met de ruimtelijke kontekst, de verschillen op korte en lange termijn en vooral ook de reële kostprijsberekening voor transport.

De behoefte aan een bepaald produkt, een bepaalde specialist, aan ontspanning en variatie of aan kommunikatie zal steeds tot vervoer aanleiding geven. Spanning tussen polen geeft stroom. De omvang hiervan en de waarde die mobiliteit heeft voor de diverse individuele huishoudingen in onze economie is onmogelijk te schatten.

Duidelijk is alleszins dat overbodig vervoer, te wijten aan slechte ruimtelijke inplanting of kwaliteitsgebreken, vermeden moet worden. Dit is doenbaar door de effectieve kostprijs van verkeer en vervoer aan te rekenen. Echte waarden tegen echte kosten afwegen : de balans zal het relatief belang van het vervoer aangeven. Hiermee hebben we niet willen zeggen dat immateriële waarden, zoals de lol van het rijden zelf, niet belangrijk zouden zijn. Maar de vervoersprijs zal aangeven wanneer de lol er af gaat. Nut en waarde vallen steeds meer samen.

Ekonomische doelstellingen van het mobiliteitsbeleid.

De overheid speelt in onze gemengde economie een belangrijke, maar zeer komplekse, rol.
Ze is zowel speler als scheidsrechter..

De overheid is aanbieder van kollektieve goederen en diensten, gefinancierd met gemeenschapsgeld.
De verkeersinfrastructuur en het openbaar vervoer - aanbod zijn de peilers van een verkeers- en vervoerssysteem dat optimale bereikbaarheid voor personen, goederen en informatie tracht te realiseren.
De conditio sine qua non voor het functioneren van een economisch stelsel.

Als aanbieder van openbaar vervoer ziet de overheid zich geplaatst voor de taak om enerzijds een bedrijfs-economische rendabiliteit van het openbaar vervoer te realiseren.

Aan de andere kant heeft een overheid de plicht om via het openbaar vervoer korrektes aan te brengen voor het dysfunctioneren van het partikulier vervoer, de vervoersongelijkheid uit de wereld te helpen.

In elk geval moet werk gemaakt worden van een klantgericht, actief openbaar vervoer dat op zoek gaat naar nieuwe markten en vervoersvragen.

De overheid bouwt de verkeersinfrastructuur.

Deze activiteit is economisch niet weg te cijferen.

De direkte werkgelegenheid in de bouwsector en de indirecte arbeidscreatie in de transportsector en alle andere sectoren die van de logistiek afhankelijk zijn, zijn in ons land van levensbelang.

Dit mag niet betekenen dat doel en middel verward worden.

We bouwen omdat er verplaatsingsmogelijkheden gekreëerd moeten worden, niet omdat bouwondernemingen hun orderboekjes moeten vullen.

Een ernstig overheidsbeleid zal wel haar investeringsprogramma op lange termijn vastleggen om continuïteit aan de sektor te bieden.

Als beheerder van de **verkeersinfrastructuur** moet de overheid de waarde van dit patrimonium op peil houden.

De overheid is ook scheidsrechter en treedt op wanneer het vrije marktmechanisme ongewenste neveneffekten oplevert.

Hierbij denken we aan een onaanvaardbare vervoersongelijkheid tussen bevolkingscategorieën, maar zeker ook aan de negatieve effecten van het verkeer en vervoer op andere sectoren.

Met name de (auto-)mobiliteitsgroei van de laatste jaren botst op grenzen. De verkeerskongestie, de onveiligheid en de milieuhinder.

Veel speelruimte krijgt diezelfde overheid niet.

De budgettaire grenzen zijn spreekwoordelijk eng.

Een strikte prioriteitenafweging is bijgevolg absoluut noodzakelijk. Kiezen is de kunst. Daarenboven wordt de bevolking kieskeuriger, Het milieubewustzijn is sterk toegenomen en de kwaliteitseisen inzake veiligheid, leefbaarheid en het gebruik van de schaarse ruimte aangescherpt. De lat ligt hoog.

In deze kontekst moet het hoofd worden geboden aan een mobiliteitsgroei, het onvermijdelijk gevolg van een economische groei. De beperkte beschikbare ruimte en de onmogelijkheid om met nieuwe verkeersinfrastructuren het hoofd te bieden aan de verkeerstoename dreigen een rem te zetten op de economische expansie.

De economische doelstelling van het mobiliteitsbeleid luidt:

"Ervoor zorgen, dat verkeer en vervoer hun onontbeerlijke logistieke functie voor de economie optimaal kunnen vervullen. Met andere woorden de economisch wenselijke verplaatsingen garanderen."

Welke verplaatsingen wenselijk zijn is niet eenduidig te omschrijven. De reële waardebeoordeling van de verplaatsing zal de keuze bij de partikulier en de onderneming laten. De variabele kost van de rit maakt de vergelijking tussen nut en waarde gemakkelijk.

In die balans zal de steeds groeiende waarde van de schaarse open ruimte meer en meer doorwegen. Ruimte is als kapitaalgoed moeilijk te vervangen en te reproduceren. Zuinigheid is hier de boodschap.

De bestaande ruimtelijke organisatie speelt uiteraard een essentiële rol ten aanzien van de economisch wenselijke verplaatsingen.

Ruimtelijke structuren kunnen mobiliteit opwekken en/of bereikbaarheid verminderen. En om die bereikbaarheid draait alles, niet om de verplaatsing. Op lange termijn moet de ruimtelijke structuur gericht zijn op een optimale bereikbaarheid met een minimale verplaatsings-behoefte. Nabijheid is de beste mobiliteit.

De reële en voelbare kost van de mobiliteit moet een rationelere vestigingskeuze voor individuen, gezinnen en bedrijven in de hand werken.

Om dit te stimuleren kan gedacht worden aan een mobiliteits-effekt-rapport bij de lokatiekeuze van industrieterreinen.

Woonplaatskeuze van particulieren kan gestuurd worden door verhuis- of huurpremies in te voeren ter vervanging van kostendekkende verplaatsingsvergoedingen.

Onze economie is van een industriële naar een tertiaire activiteit geëvolueerd. Handel en diensten zijn gericht op de grotere agglomeraties om van de schaalvoordelen van concentratie te genieten. Tot op zekere hoogte is dit gunstig. Vervoersstromen kunnen gebundeld worden. Maar we hebben de verzadigingsgrens hiervan bereikt. Onze agglomeraties slibben dicht, kongestie alom. Indien we geen maatregelen treffen, zal een verdere economische groei in het gedrang gebracht worden door de onmogelijkheid om de verkeerstoename te verwerken. Achteruitgang door expansie.

Maar als de economische tijd- en ruimtestructuren een verkeerstoename kunnen veroorzaken, moet het ook mogelijk zijn om deze structuren te heroriënteren in functie van een mobiliteitsbeheersing. Uiteraard zonder de gewenste economische expansie in het gedrang te brengen.

Nieuwe organisatievormen van de economische activiteit zullen in de toekomst moeten leiden naar een gebundelde deconcentratie van wonen en werken. Meer wonen in de arbeidscentra en meer werkgelegenheid naar de woongebieden.

Zonder in onbetaalbare versnippering te vervallen.

Technologische vernieuwingen kunnen dit proces in de hand werken. De telekommunikatie maakt bereikbaarheid zonder fysieke verplaatsing mogelijk. En inzake arbeidstijd en de verdeling -tussen thuis- en kantoorwerk moeten flexibele accentverschuivingen haalbaar zijn.

Ook hier zal de reële kostprijs van de verplaatsing de stimulans moeten zijn tot aanpassingen. Variabilisatie van de autokosten, het voelbare argument. Ook om de verhouding tussen individueel en kollektief vervoer meer in evenwicht te brengen.

5. Sociale doelstellingen

Sociale doelstellingen zijn in wezen normatief, van ethische aard. Ze hebben betrekking op een rechtvaardige verdeling van de lusten en de lasten van mobiliteit in een maatschappij. In een samenleving die zoveel waarde blijkt te hechten aan mobiliteit, moet elk individu en elke sociale categorie een optimale kans krijgen om vrij zijn/haar activiteiten te ontplooiën. En last but not least kan je een aantal doelstellingen formuleren om de sociale interactiepatronen in en rond het verkeers- en vervoerssysteem te optimaliseren. De maatschappelijke kwaliteit in en van het verkeer.

De sociale aspecten van de maatschappelijke vraag naar mobiliteit.

Gedwongen verplaatsingen en gedwongen vervoerwijze.

"Moeten en niet kunnen". Zo zou je de diskrepantie tussen groeiende afstand - en stijgende verplaatsingskosten - en de betaalbaarheid ervan door mensen kunnen omschrijven. Steeds meer vestigen bedrijven, diensten en voorzieningen zich in suburbane of landelijke gebieden. Alleszins buiten de woonconcentraties. Voor de laagstbetaalden betekent die afstand een ernstige kostenfactor die hun klein budget aantast of hun mogelijkheden tot werk en dienstverlening inperkt. Mensen worden onnodig verplicht om een auto aan te schaffen of te monopoliseren. Het alternatief kost tijd. Openbaar vervoer kan de auto niet bijhouden buiten de stad.

Een rechtvaardige bereikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen houdt dus in dat iedereen - ongeacht leeftijd, inkomen of fysieke toestand - de voor hem of haar essentiële plekken kan bereiken tegen een redelijke prijs aan tijd of geld.

Op dit punt zijn we ver van huis. De vervoersongelijkheid is groot en groeiende. De toenemende afhankelijkheid van de auto en de beperkte beschikbaarheid ervan leidt tot een duale mobiliteitsmaatschappij, parallel met de inkomensongelijkheid.

We vergeten te gemakkelijk dat slechts één op twee van de volwassen Belgen auto kan rijden, en dat slechts één op drie effectief een auto heeft. Onderzoek in Mechelen en Brugge heeft anderzijds aangetoond dat per dag bijna 50% meer verplaatsingen per fiets dan met de wagen gebeuren. Het verkeers- en vervoersbeleid bijna eenzijdig op de auto afstemmen zou onverantwoord zijn en de bestaande diskrepantie tussen automobielen en immobielen in Vlaanderen versterken.

Het blijkt dat een deel van onze bevolking steeds meer met de auto rijdt. Maar andere segmenten - mensen die geen wagen hebben, kunnen of mogen rijden - zijn afhankelijk van het openbaar vervoer of van de autorijders. En deze groep afhankelijk is niet onaanzienlijk of te vereenzelvigen met de "bewust-niet-automobile-mensen".

Een verkeers- en vervoersbeleid zal uitdrukkelijk aandacht moeten schenken aan deze bevolkingscategorieën: jongeren, ouderen, gehandicapten, mensen met lagere inkomens.

Vervoersongelijkheid gaat dieper dan zou blijken uit de cijfers over autobezit en -gebruik. De essentie situeert zich in het algemeen rond de mogelijkheid tot gebruik van bepaalde vervoersmiddelen enerzijds en anderzijds de noodzaak tot het gebruik ervan. Het beleid zal erop gericht zijn de beschikbaarheid van de vervoermiddelen te vergroten. Hierbij gaat de voorkeur naar een beter openbaar en/of gemeenschappelijk vervoer. De noodzaak om voor gedwongen verplaatsingen naar de auto te grijpen, moet teruggedrongen worden.

Auto - mobiel zonder auto.

Een groep waar dit zeker voor geldt zijn de ouderen. Hieronder begrijpen we niet alleen de zogenaamde bejaarden of enkel de plus-vijfenzestigers, maar de volledige categorie inaktieven boven de vijftig. Mensen met tijd en initiatief.

Uit onderzoek blijkt dat deze mensen gehinderd worden in hun verplaatsingsmogelijkheden door de dominantie van de auto. Ze hebben vaak geen auto, of gebruiken hem minder door de ervaren onveiligheid in het verkeer.

Het verlies aan sociale kontakten heeft natuurlijk ook te maken met andere factoren : verminderde sociale mobiliteit, een lager inkomen, een mindere fysieke konditie.

De konklusie van een studie "Ouderen en mobiliteit" luidt: men kan niet ongestraft een zeer belangrijke bevolkingsgroep immobiliseren.

In de landelijke gebieden zal aan de beperkte vervoersmogelijkheden verholpen moeten worden. Dat Kinrooi het meeste auto's per inwoner heeft, zegt minder over de welstand dan over het tekort aan andere vervoersmogelijkheden.

Bewegingsvrijheid.

Een mens leeft niet van brood alleen. Men kan evenmin een beleid uitsluitend toespitsen op het gedwongen verkeer. Het aandeel van de zogenaamde "konsumptieve" verplaatsingen - voor sport, recreatie, winkelen - neemt toe.

Ook hier vertaalt zich dit meestal in stijgend autogebruik, al blijken ook het bus-, trein- en luchtvervoer een aanzienlijk pakket "niet-noodzakelijk" verkeer te verwerken.

Die bewegingsvrijheid is onontbeerlijk om kontakten en relaties te onderhouden, om het blikveld te verruimen. De overheid moet hier een maximum aan individuele verplaatsingsmogelijkheid bieden. Bijzondere aandacht moet ook gaan naar de verplaatsingsmogelijkheden in de stad, met name voor mensen met lichamelijke handicaps. Betere, obstakel-vrije voetpaden en aangepaste halte- en opstapvoorzieningen voor het stedelijk vervoer.

Potentiële mobiliteit.

Kwaliteit inzake mobiliteit hangt in grote mate af van de mogelijkheid tot verplaatsing als iemand daar behoefte aan heeft. Alleen al het idee dat je niet of moeilijk weg kan - gedwongen immobiliteit - is een ernstige inbreuk op je mogelijkheden tot ontplooiing. Schoolkeuze, arbeidsplaatslokatie, sociale kontakten : essentiële activiteiten die geen belemmering mogen ondervinden van het feit dat iemand er misschien niet of slechts moeizaam zou kunnen geraken.

"Je kan er komen als je wil" geeft vertrouwen en stimuleert.

Op dit vlak bestaan grote verschillen tussen inkomensklassen.

Laagbetaalden kunnen de autogerichte ruimtelijke ontwikkelingen nu eenmaal niet bijbenen met bus of trein. Hetzelfde kwaliteitsverlies lijden jongeren en ouderen, de categorieën die geen auto (mogen) rijden.

Maar ook de kompleksiteit van ons verplaatsingssysteem legt handicaps op aan mensen met een kulturele achterstand. De bewegingsvrijheid wordt eng als je niet of moeizaam je weg kan vinden in het verkeer, een station of een dienstregeling.

De tegenwoordige evolutie van het ruimtelijk patroon en de verkeersnetwerken leiden minstens tot een relatieve achteruitgang van de mobiliteit van laagbetaalden en niet-autorijders. En dit gaat op voor gedwongen én voor fakultatieve verplaatsingen. Sociale verbanden worden nochtans voornamelijk in stand gehouden door niet-gedwongen verplaatsingen. Het vervoersaanbod moet hier een maximale vrijheid naar plaats en tijd bieden.

Voor kultureel andere en sociaal zwakkere bevolkingsgroepen moeten alle vervoerswijzen - en zeker het openbaar vervoer en het langzame verkeer - gebruiksvriendelijker worden.

Mobiliteit is op zijn minst je weg vinden in het verkeer.

De sociale gevolgen van het verkeer,

De invloed van verkeer en verkeersinfrastructuren op de leefbaarheid of de kwaliteit van de bewoonde omgeving hebben we reeds beschreven in het hoofdstuk over de ruimtelijk-ekologische doelstellingen.

We herinneren hier aan de vermindering van sociale contacten in centra met een hoge autoverkeersintensiteit.

Slechte oversteekbaarheid, onveiligheidsgevoel, trillings- en geluidshinder zijn factoren die in het algemeen de bewoonbaarheid van een dorp of buurt aantasten en het individu op de zenuwen werken.

Het verkeers- en vervoersbeleid moet op termijn niet alleen de hinder verminderen, maar actief bijdragen tot een verhoogde omgevingskwaliteit.

Hierin kan het verkeer een belangrijke plaats innemen. Een drukke hoofdstraat is allesbehalve een slechte zaak, op voorwaarde dat het evenwicht tussen de verschillende groepen verkeersdeelnemers *gerespekteerd wordt.

Dit veronderstelt wel een degelijke stedenbouwkundige analyse van het globale gebied en een aangepaste vormgeving voor de verkeerszone.

Een hoofdstraat waarmee je onder de mensen durft komen.

Hetzelfde geldt uiteraard ook voor het beeld dat gebruikers en niet-gebruikers hebben van het openbaar vervoer. Een kwaliteitsimago zal op termijn meer vruchten afwerpen dan welke andere technische maatregel ook.

Onderzoek heeft aangetoond dat er potentieel veel meer gebruikers voor het openbaar vervoer zijn dan momenteel het geval is. Een kwestie van het aanbod onder de aandacht brengen als "kwaliteitsbeeld". En dan zijn bus- en treinstations en hun omgeving de visitekaartjes bij uitstek om daartoe bij te dragen. Elke winkelier en horekabaas weet dat zijn klant een positieve indruk over zijn zaak moet hebben voor hij een voet over de drempel zet. Voor openbaar vervoer is dat niet anders.

Sociale aspecten binnen het mobiliteitsgebeuren,

Sociale situatie van de beroepsmensen in de verkeers- en vervoerssector.

Weinig sectoren zijn zo aan beweging onderhevig als de vervoersbranche. Dit betekent voor de rechtstreeks betrokkenen vaak onzekerheid, aanpassingsdruk, keihard werken en te geringe beloning. Dit geldt zowel voor kleine vervoersondernemers en hun personeel, als voor werknemers van openbaar vervoersbedrijven.

In een aantal gevallen kan begeleiding, bij- en omscholing in grote mate bijdragen tot een verbetering van de situatie. Bestaanszekerheid verdient grote prioriteit.

Sociaal gedrag en verkeer.

Wij zijn samen onderweg, letterlijk dan. Deelnemen aan het verkeer houdt altijd sociale interactie in, omgang met anderen.

Een overvolle bus is teveel van het goede. Een gezellige treincoupé kan aanleiding zijn tot interessante gesprekken of andere creatieve tijddodende activiteiten die boeiender zijn dan een eenzame autorit. File rijden heeft aanleiding gegeven tot allerlei gadgets om die tijd zinvol door te krijgen. Een stadsrit kan agressie opwekken.

Waar het op aan komt is om ook die kleine kantjes van het vervoersgebeuren kwaliteit mee te geven. Goede dosering van aantallen, comfortabele zitplaatsen, telefoon- en vergaderfaciliteiten op de langeafstandstrein. Informatie via de radio aan de automobilist die zich ergert in de file.

Dit betekent natuurlijk niet dat we middel en doel omkeren. We nemen niet de trein om te vergaderen.

Een file is geen alibi om eens rustig alleen te zijn.

Maatschappelijke beelden en verwachtingen.

We realiseren ons te weinig dat de beeldvorming over een serie mobiliteitsaspecten heel hardnekkig blijven doorwegen op het konkreet gedrag. Reklame over bolides en de verheerlijking van racers in de media : een voelbare druk op menig gaspedaal.

De wijze waarop wij overtredingen bestraffen is nu niet wat je voorbeeldig kan noemen. Een bon voor te snel rijden of foutparkeren verdwijnt tussen de akkefietjes bij een beter betaalde Belg. Voor een klein inkomen daarentegen is het uniforme tarief een streep door de rekening. Als we van belonen en straffen effekt verwachten, dan moeten we wat meer verbeelding aan de dag leggen en vooral wat sneller en doeltreffender optreden.

Ons openbaar vervoer gaat gebukt onder een imago dat weinig gelijkenis vertoont met dat van een hedendaags bedrijf dat een noodzakelijk produkt op de markt brengt.. Geen wonder dat zovelen bedanken voor de moeite.

Anonimiteit

De toepassing van spitstechnologie in de verkeersorganisatie en -geleiding zal eerder op menselijke dan op technische grenzen botsen. De vraag is niet of wij automatische informatieverstrekkers, kaartjesverdelers en routegeleiders kunnen installeren. De vraag is of mensen deze vormen van efficiëntieverhoging zullen appreciëren. Anonimiteit in het verkeersgebeuren is zeker niet gewenst. We zullen moeten zoeken naar evenwichtige maatregelen om én efficiënter én socialer op te treden. De aanvaardingsgrenzen van de gebruiker moeten gerespekteerd worden.

BIJLAGE 1

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Deel 2 : Indicatief Meerjaren Programma 1990-1995
conclusies en beleidsaanbevelingen

INHOUD DEEL 2 : INDICATIEF MEERJARENPROGRAMMA

1.	Inleiding	99
2.	Ontwikkeling van de mobiliteit	103
	2.1. Personenverkeer	104
	2.2. Goederenverkeer	105
	2.3. Besluit	108
3.	Probleemanalyse	109
	3.1. Bereikbaarheid	110
	3.2. Ruimtelijke ordening	111
	3.3. Bereikbaarheid over de weg	113
	3.4. Openbaar vervoer	116
	3.5. Langzaam verkeer	121
	3.6. Verkeersleefbaarheid	123
	3.7. Verkeersveiligheid	129
	3.8. Binnenvaart	135
	3.9. Goederenvervoer per spoor	137
	3.10. Vervoer per pijpleiding	139
	3.11. Regionale luchthavens	140
	3.12. Telematica	141
4.	Strategie en beleid	143
	4.1. Algemeen	144
	4.2. Hoofdpijnen van het beleid	147
5.	Financiële aspecten	157
6.	Het programma	161
	6.1. Verkeersveiligheid	162
	6.2. Verkeersleefbaarheid	167
	6.3. Langzaam verkeer	169
	6.4. Openbaar vervoer	171
	6.5. Wegen	174
	6.6. Binnenvaart	176
	6.7. Goederenvervoer per spoor	177
	6.8. Vervoer per pijpleiding	177
	6.9. Regionale luchthavens	178
	6.10. Telematica	178
	6.11. Verkeersbeleid in het algemeen	179

1. Inleiding

Ingevolge de tweede fase van de staatshervorming is in 1989 het beleid op het terrein van openbare werken en verkeer in Vlaanderen grotendeels bevoegdheid geworden van de Vlaamse Executieve.

In maart 1989 brachten wij een eerste beleidsnota, onder de titel "Mobiliteit in de jaren '90, van produktie naar kwaliteit".

De uitgezette beleidslijnen worden voor de korte termijn geconcretiseerd in het thans voorliggende Indicatief Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer (1990-1995).

Dit IMP is de eerste fase van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen.

Als tweede fase van het verkeers- en vervoersplan zal een Integraal Verkeers- en Vervoersmodel worden ontwikkeld teneinde voor de middellange en lange termijn over een doeltreffend planningsinstrument te beschikken.

Het IMP Verkeer en Vervoer bestaat uit twee gedeelten:

- het eigenlijke IMP en
- een Nota van Toelichting.

Het IMP Verkeer en Vervoer bevat vooral conclusies, beleidsaanbevelingen en concrete plannen, die in de komende vijf jaren moeten worden uitgevoerd.

De Nota van Toelichting bevat hoofdzakelijk analyses en achtergronden.

Hoofdstuk 2 beschrijft de ontwikkeling van de mobiliteit op korte en langere termijn.

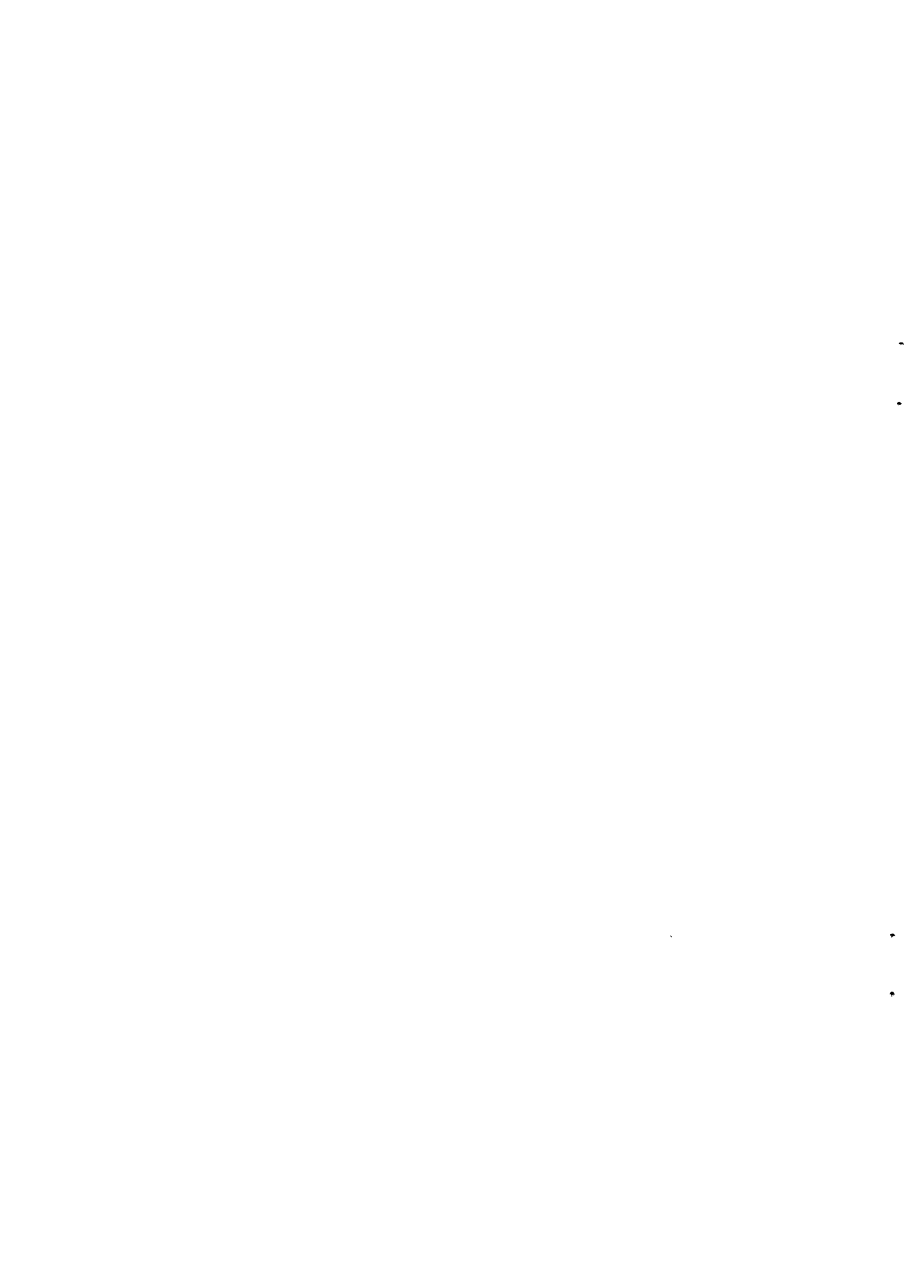
Hoofdstuk 3 bevat een analyse van het verkeer en vervoer in Vlaanderen.

Aan de orde komen de ruimtelijke ordening, de bereikbaarheid over de weg, het openbaar vervoer, het langzaam verkeer, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid, de binnenvaart, het goederenvervoer per spoor, het vervoer per pijpleiding, de regionale luchthavens en telematica.

Hoofdstuk 4 behandelt de strategie voor de periode 1990-1995, een aantal mogelijke beleidsvariabelen en de effecten die hiermee op korte termijn kunnen worden bereikt. Dit alles ingebed in een langere termijn visie. Hoofdstuk 5 geeft de financiële consequenties van de strategie weer.

Hoofdstuk 6 geeft een opsomming van aan te vatten projecten, het feitelijke programma.

Het opstellen van dit IMP Verkeer en Vervoer is begeleid door een stuurgroep van deskundigen. Zonder hun inbreng was het niet mogelijk geweest binnen de gestelde tijd deze opdracht te realiseren. De samenstelling van deze stuurgroep is in bijlage weergegeven.



2. Ontwikkeling van de mobiliteit

De ontwikkeling van de mobiliteit zal eerst worden beschreven voor het verkeer van personen. Daarna komt het goederenverkeer aan de orde. De beschreven ontwikkeling heeft betrekking op de situatie zoals die zich zal voordoen bij voortzetting van de thans te onderkennen trends: hierbij wordt ervan uitgegaan dat het tot nu toe gevoerde beleid ten aanzien van verkeer en vervoer zou worden voortgezet.

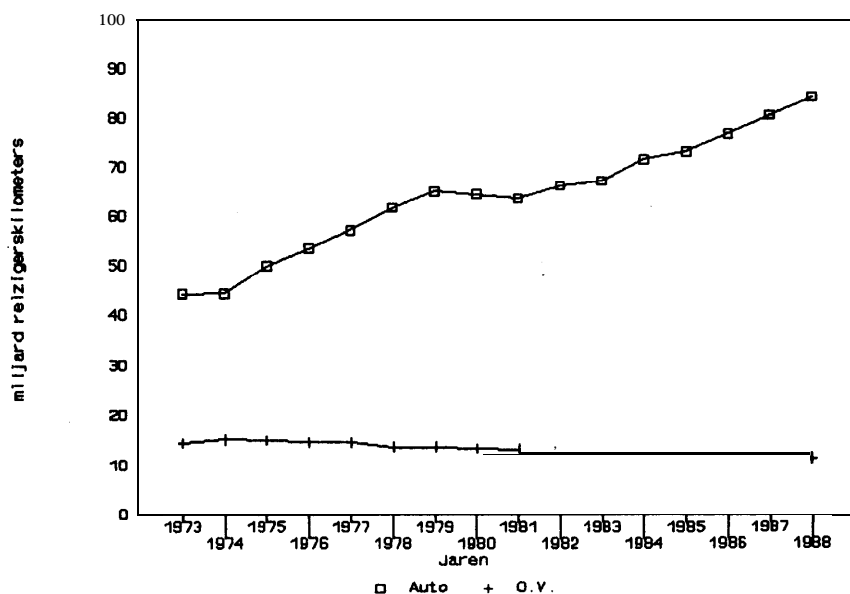
2.1. Personenverkeer

Het personenverkeer per auto is in circa vijftien jaar bijna verdubbeld.

Het openbaar vervoer daarentegen is afgenomen zowel in absolute zin, maar meer nog in relatieve zin. In de meest recente jaren verloor het openbaar vervoer jaarlijks 2% van zijn reizigers.

In figuur 2.1.1 is weergegeven hoe het personenverkeer zich heeft ontwikkeld sinds 1973, uitgedrukt in aantallen reizigerkilometer per vervoerwijze.

De fiets en de bromfiets zijn niet in figuur 2.1.1 opgenomen. Een tijdreeks van de vervoerprestatie van deze vervoerwijze is niet beschikbaar. Een ruwe schatting hiervan komt op circa 2 miljard reizigerkilometer per jaar.



figuur 2.1.1 : Reizigerkilometer per auto en per openbaar vervoer
(bron: Personenvervoer en energie)

De toekomstige ontwikkeling van de mobiliteit is afhankelijk van een groot aantal factoren. Belangrijk zijn in dit opzicht met name de volgende verwachte veranderingen, die alle aan de toename van verkeer en vervoer zullen bijdragen :

- demografische verschuiving (de totale bevolking zal weliswaar gaan afnemen, maar het mobiele deel van de bevolking neemt toe, het aandeel jeugdigen neemt af):
- toename van het aantal huishoudens;
- toename van de werkgelegenheid:
- toename van de inkomens:
- toename van het autobezit.

Uit de verwachting van een doorzettende economische groei in geheel West-Europa kunnen berekeningen worden gemaakt van de groei van de reëel besteedbare inkomens in Vlaanderen. Deze groei zal leiden tot een verdere toename van het autobezit, waardoor ook het autogebruik verder zal toenemen (meer auto's en een hoger besteedbaar inkomen, en eveneens meer personen met een inkomen).

De groei van de mobiliteit zal dan ook hoofdzakelijk voor rekening komen van het autoverkeer. De groei van het autoverkeer zal zonder overheidsingrijpen naar verwachting tot het begin van de volgende eeuw \pm 40 % bedragen (autonome ontwikkeling).

Het openbaar vervoer blijft onder druk staan. Zonder stimulerend beleid is hier een verdere afname te verwachten van aantallen reizigers en reizigerkilometer. Ook de bijdrage van het fietsverkeer binnen de totale mobiliteit zal relatief gezien afnemen.

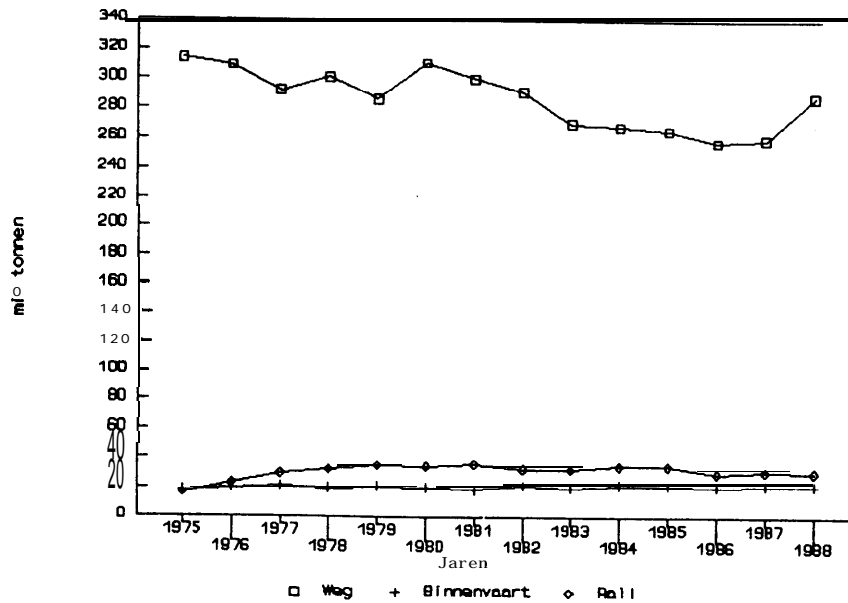
2.2. Goederenverkeer

Het binnenlandse goederenvervoer wordt gekenmerkt door een sterke dominantie van het wegvervoer. Circa 85% van het binnenlands tonnage wordt over de weg vervoerd.

De aandelen van binnenvaart en spoorweg zijn respectievelijk 6% en 9%.

Gemeten in tonkilometer is de verdeling 74%, 11% en 15%.

De ontwikkeling van het binnenlands goederenvervoer is weergegeven in figuur 2.2.1.



figuur 2.2.1 : Binnelands goederenvervoer, ton per vervoerwijze (bron: NIS)

In het internationale vervoer domineert het wegvervoer veel minder. Het vervoerde tonnage over de weg bedraagt gemiddeld 44% van het totaal, terwijl 38% over het water en 18% per spoor wordt vervoerd. Figuur 2.2.2 toont de ontwikkeling van het internationaal vervoer.

De ontwikkeling van het totale vervoer, binnenlands en internationaal tesamen, is in tabel 2.2.1 weergegeven. In de periode 1980-1988 is het vervoerde tonnage met 3% toegenomen. Het aantal tonkilometer steeg echter met 16%. Deze stijging kwam geheel ten goede aan het wegvervoer.

vervoerde goederen in miljoen ton				
	weg	binnenvaart	spoor	totaal
1980	371	101	71	543
1988	396	99	66	561
in miljard tonkilometers				
1980	18	6	8	32
1988	24	5	8	37

tabel 2.2.1 Ontwikkeling van het totale goederenvervoer

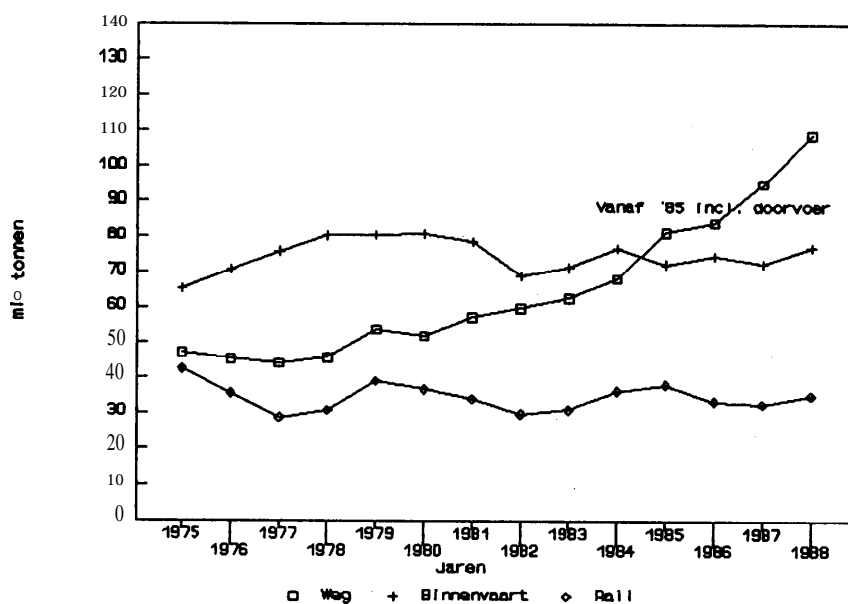
In het algemeen hebben de spoorwegen een belangrijk aandeel in het vervoer van vaste brandstoffen, ertsen en produkten van de metaalindustrie.

De binnenvaart speelt een belangrijke rol bij het vervoer van aardolieprodukten en van ruwe mineralen (zand, grind).

.De toekomstige ontwikkeling van het goederenvervoer is afhankelijk van de hoeveelheid te verplaatsen goederen, de samenstelling van het goederenpakket, de verplaatsingsafstand en dergelijke.

Uit verschillende beschouwde prognoses blijkt dat er, uitgedrukt in tonkilometer, de komende decennia nog een forse groei van het vrachtvervoer zal zijn. Deze groei komt bij ongewijzigd beleid vrijwel uitsluitend voor rekening van het wegvervoer. Hierbij moet gedacht worden aan 50 % meer tonkilometer in de komende tien tot vijftien jaar.

Het vervoer via binnenvaart en spoorweg zal zich ongeveer op het huidige niveau stabiliseren.



Figuur 2.2.2 : Internationaal goederenvervoer, ton per vervoerwijze (bron: NIS)

2.3. Besluit

Het voorgaande houdt in dat er op korte termijn rekening moet worden gehouden met een stijgende trend zowel van het aantal reizigerkilometer in het personenverkeer als van het aantal tonkilometer in het goederenvervoer. Deze groei zal zonder andersgericht overheidsingrijpen vrijwel geheel voor rekening komen van de personenauto en de vrachtwagen.

3. Problemanalyse

3.1. Bereikbaarheid

Centraal in deze studie staat het behoud van de bereikbaarheid. In dit kader wordt daaronder verstaan : de mogelijkheid om personen, goederen en berichten geografisch te verplaatsen.

Bereikbaarheid is enerzijds essentieel voor onze samenleving, maar kent anderzijds ook negatieve effecten. In de algemene doelstelling van het verkeers- en vervoersplan is dit als volgt verwoord : "Doel van het meerjarenprogramma is de mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren door een beheersgericht, procesmatig beleid, dat de leefbaarheid in Vlaanderen in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en uitgaat van de individuele keuzevrijheid"

het gaat erom de "kosten" en de "baten" in een acceptabel evenwicht te brengen en te houden. Anders gezegd : de mobiliteit mag het milieu, de leefbaarheid en de veiligheid niet onevenredig sterk aantasten.

Bereikbaarheid heeft betrekking op meerdere vervoerwijzen, namelijk :

- de voetganger,
- de fiets en bromfiets,
- het openbaar vervoer: (snel)bus, (snel)tram, (pré)metro, trein,
- de personenauto,
- de vrachtauto,
- vervoer per schip,
- (goederen)vervoer per trein,
- vervoer per pijpleiding,
- luchtvervoer.

Elk van deze vervoerwijzen heeft zijn eigen aandeel in de mobiliteit, waarbij het relatief belang uiteraard sterk verschilt. Zij zullen, voorzover dat zinvol is, alle aan de orde komen.

Daarnaast kent bereikbaarheid verschillende niveaus :

internationaal/nationaal niveau

zeehavens, luchthavens, internationale weg- en spoorwegverbindingen : denk aan projecten als de SST en de aanleg van de Kanaaltunnel;

gewestniveau

Een volledig en goed op zijn functie afgestemd gewestwegennet, landelijk spoorwegennet en vaarwegennet is noodzakelijk voor de bereikbaarheid tussen stadsgewesten en steden.

niveau regio/stadsgewest

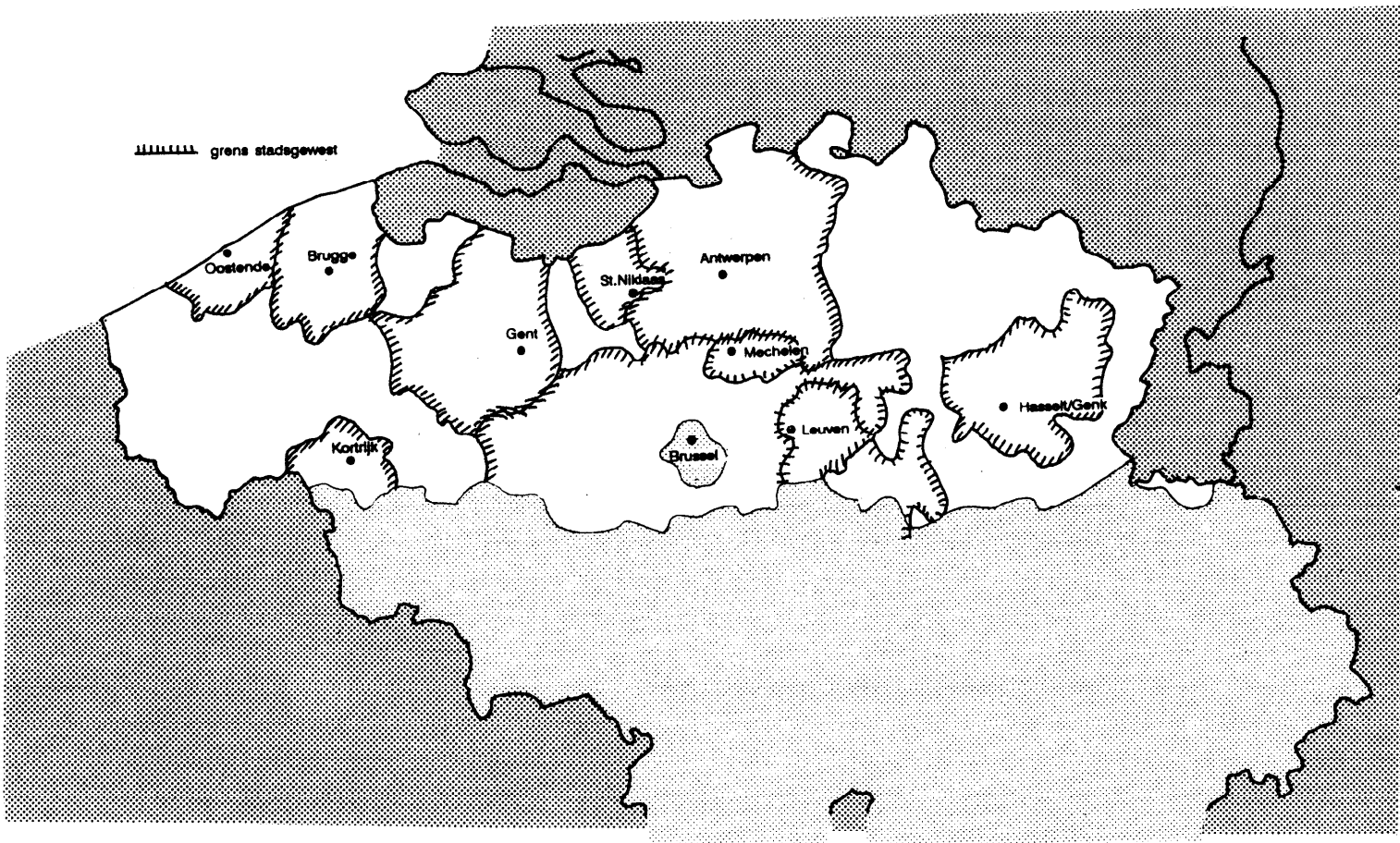
Een goede ontsluiting per weg en per openbaar vervoer binnen de stadsgewesten en de steden is essentieel.

Onderdeel van dit laatste niveau is de stedelijke en binnenstedelijke problematiek. Gezien de aard van de studie zal het accent daar niet op liggen. Waar van belang voor het verkeers- en vervoerbeleid op niveau van het gewest Vlaanderen zal er aandacht aan worden besteed.

3.2. Ruimtelijke ordening

De ontwikkeling van de ruimtelijke ordening in de tweede helft van de twintigste eeuw geeft het volgende beeld. Welvaartsstijging en groeiend autobezit leidden tot een trek van de bevolking uit de stadscentra naar de periferie. Het ruimtelijkbeleid maakte dit ook mogelijk doordat in de gewestplannen in ruime mate werd voorzien in perifere en landelijke woonlocaties. De economische expansie in die periode ging samen met een toenemende ruimtebehoefte van de nijverheid, waardoor ook hier een trek uit het stedelijk kerngebied op gang kwam. Als resultaat zijn er stadsgewesten ontstaan die neigden naar ruimtelijke expansie.. Daarbij trad een toenemende ruimtelijke scheiding tussen de functies wonen, diensten, handel, etcetera op.

In de ruimtelijke planning staan de gewestplannen centraal. In deze plannen is de bestemming van gronden juridisch bindend vastgelegd en zijn de ruimtelijke mogelijkheden per sector bestemd. Een specifieke afweging en toetsing van de aanspraken vanuit deze invalshoek is echter achterwege gebleven. Ook ontbreekt een fasering in de plannen. Een periodieke bijstelling is evenmin voorzien.



figuur 3.2.1 : De stadsgewesten
(bron: NIS)

De facetmatige benadering van de ruimtelijke ordening wordt thans weerspiegeld in de ontstane suburbanisatie en in het net van vervoersvoorzieningen dat deze suburbanisatie met zich meebrengt. Het bestaande planologisch/juridisch kader biedt vele mogelijkheden tot vestiging van woon-, werk- en communicatieactiviteiten in de periferie van de grote centra.

Het beleid t.a.v. verkeersinfrastructuurvoorzieningen is vooral gericht geweest op het opheffen van knelpunten en verbetering van wegverbindingen tussen perifere gebieden en stadscentra. Ook dit heeft de vestiging van woon- en werkactiviteiten in de buitenstedelijke gebieden 'verder aangemoedigd. Deze ontwikkeling heeft de ontsluiting van grote delen van Vlaanderen sterk verbeterd.

Omdat echter onvoldoende rekening kon worden gehouden met het verkeersgenererend effect, werd de mobiliteit verder gestimuleerd, namen energieverbruik en ruimtebeslag toe en kwam de verzorgingsfunctie van de kernen in gevaar door terugloop van de grote centra en door overlappingsen in de verzorgingssfeer in de perifere gebieden. Door de ruimtelijke spreiding en het sterk op de weginfrastructuur gerichte investeringsbeleid werden tevens de kansen voor het openbaar vervoer verminderd.

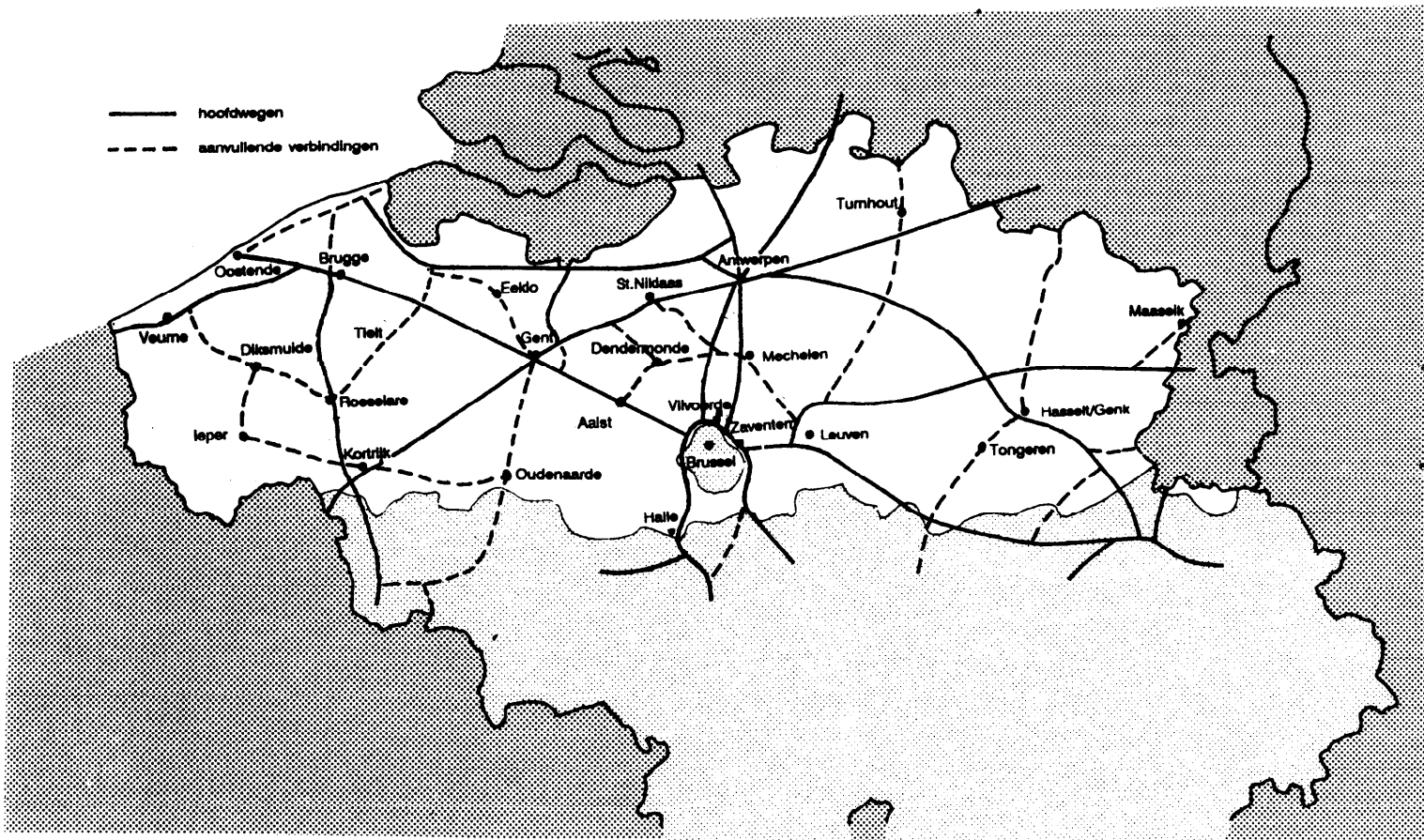
Het is daarom van groot belang om tot een structuurplan te komen, dat een visie bevat van de ruimtelijke ontwikkeling op niveau van het Vlaams Gewest. Dit structuurplan zal als sturingsinstrument kunnen functioneren teneinde de ruimtelijke ontwikkeling en de daarmee samenhangende mobiliteitsproblematiek in goede banen te leiden.

3.3. Bereikbaarheid over de weg

Uit oogpunt van efficiëntie en ruimtegebruik kan het hoofdwegennet grofmazig zijn. Het moet hoogwaardige verbindingen tussen bestuurlijke en economische centra bieden, inzonderheid de centra van de stadsgewesten, de zeehavens en de nationale luchthaven. Daarnaast zijn verbindingen noodzakelijk met het hoofdstedelijk gebied Brussel, het Waals Gewest en het buitenland.

Vanuit deze praktische vereisten komt het bestaande autosnelwegennet qua structuur goed overeen met het gewenste hoofdwegennet. Na voltooiing van de wegvakken Veurne-Duinkerken van de A19 en Antwerpen-Bergen op Zoom van de A12 is dit hoofdwegennet in principe aanwezig. Een niveau lager kunnen verschillende gewestwegen (N-wegen) worden aangewezen, die van belang zijn voor de ontsluiting van arrondissementshoofdsteden en voor aanvullende verbindingen, naast het hoofdwegennet. Aldus ontstaat het wegennet dat in figuur 3.3.1 is weergegeven.

De capaciteit van het Gewestwegennet is over het algemeen ruimschoots voldoende, ook wanneer rekening wordt gehouden met een gemiddelde verkeerstoename van 40% tot begin volgende eeuw.



figuur 3.3.1 : Hoofdwegennet

Volgens een opgave van de Rijkswacht is regelmatige filevorming thans beperkt tot de ring van Antwerpen en de ring van Brussel, met direct aansluitende wegvakken. De frequentie van de files per locatie, het aantal wachturen in files en de resulterende economische schade zijn niet exact bekend.

Ook over de oorzaken van de filevorming zijn geen exacte gegevens beschikbaar. Wel is duidelijk dat zeker niet alle files aan verkeersknelpunten te wijten zijn : ook verkeersongevallen, wegwerkzaamheden e.d. spelen een rol.

Bij voortgaande verkeersgroei zal de ernst van de filevorming rond Brussel en Antwerpen toenemen. Daarnaast zal filevorming ontstaan rond Gent en op enkele verspreide wegvakken, met name de N26 (omgeving Leuven) en de N10 (omgeving Lier).

Om het fileprobleem naar waarde te kunnen schatten dient de informatie hierover te worden verbeterd. De beschikbare registratiemogelijkheden moeten daartoe beter worden benut.

Bijzondere aandacht vragen de N-wegen die parallel lopen met de autosnelwegen. Voordat begin jaren 70 het autosnelwegennet op grote schaal werd uitgebouwd, zijn veel van de oude hoofdwegen verbreed om de verkeersgroei te kunnen verwerken. Sindsdien is de functie van deze wegen in veel gevallen teruggebracht tot die van regionale ontsluitingsweg en staat de capaciteit van de weg veelal niet meer in verhouding tot het verkeersaanbod. Uit een oogpunt van leefbaarheid en veiligheid zijn hier herinrichtingen noodzakelijk om het te sterke accent op de verkeersafwikkeling op te heffen. In de paragraaf leefbaarheid komt dit thema terug.

Het Vlaams Gewest telt 5.850 km gewone gewestwegen en 850 km autosnelwegen. De ouderdom van de verharding van het wegennet is een goede indicator voor het te verwachten noodzakelijk onderhoud. Onderstaande tabel geeft hierin enig inzicht.

ouderdom	wegen(%)	autosnelwegen(%)
0-5	8	16
5-10	12	16
10-15	5	50
15-20	39	12
meer dan 20	36	6

tabel 3.3.1 : Ouderdom van de wegverhardingen

Men kan het onderhoud van het wegennet in twee typen verdelen, namelijk preventief (schoonmaak, bermonderhoud, winterdienst) en curatief onderhoud (opheffen van zichtbare gebreken). De eerste tien jaar is het onderhoud sterk preventief gericht. Bij verhardingen ouder dan tien jaar wordt het curatieve aspect steeds belangrijker. De laatste tien jaar zijn de onderhoudskredieten niet meer gestegen. Rekening houdend met de inflatie is de werkelijke waarde alleen maar gedaald, terwijl de lengte van het wegennet fors is toegenomen. Zo is 30% van het autosnelwegennet in deze periode tot stand gekomen.

De beperkte budgetten hebben ertoe geleid dat de periode van preventief onderhoud steeds maar is toegenomen en dat curatief onderhoud achterwege is gebleven. Bovendien moet worden geconstateerd dat een aanzienlijk deel van het wegennet dat tot nu toe preventief werd onderhouden, op korte termijn in aanmerking zal komen voor curatieve behandeling.

Uit metingen van de Afdeling Onderbouw van het Bestuur der Wegen blijkt dat in Vlaanderen 2% van de wegen in slechte tot zeer slechte staat verkeert en dat 7% in een matige staat verkeert. Dit betekent dat ongeveer 600 km weglengte dringend aan groot onderhoud toe is. De kosten om dit achterstallig onderhoud in te lopen worden geschat op 2.5 miljard BF.

In de toekomst zullen de verschillende noodzakelijke gegevens over de onderhoudstoestand van de wegen in een wegendatabank worden vastgelegd, zodat de prioriteiten van het onderhoud beter kunnen worden bepaald.

3.4. Openbaar vervoer

Openbaar vervoer in de agglomeraties

Aan de hand van het huidige openbaar vervoernet en gegevens van de NIS-volkstelling is voor de belangrijke agglomeraties bekeken, welk aandeel van de verplaatsingen in het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer wordt gemaakt. Voorts is nagegaan in hoeverre het huidige openbaar vervoernet in die agglomeraties voldoet aan de potentiële vraag naar vervoer, dit wil zeggen in hoeverre de woonlocaties binnen het bereik van de openbaar vervoerlijnen liggen.

Van de centrumgemeenten van de agglomeraties kennen Antwerpen en Gent een relatief gunstig openbaar vervoergebruik met aandelen van 32% en 21%. Omwille van de vergelijkbaarheid is ook Brussel vermeld. Gemeenten waar het openbaar vervoer relatief slecht scoort zijn Hasselt, Brugge, Sint-Niklaas en Kortrijk.

gemeente	verdeling naar vervoerwijze (%)		
	auto	openbaar vervoer	fiets
Antwerpen	57	32	11
Gent	59	21	20
Brussel	48	50	2
Leuven	60	14	26
Genk	71	9	20
Hasselt	65	7	28
Brugge	50	5	45
Mechelen	57	12	31
St Niklaas	50	7	43
Kortrijk	57	5	38
Oostende	49	10	41

tabel 3.4.1 : Verdeling woon-werkverkeer naar vervoerwijze voor de centrumgemeenten van de stadsgewesten

De stadsnetten van Antwerpen en Gent zijn in hoofdlijnen beoordeeld op de basiseisen die aan stedelijke netten gesteld kunnen worden : directe verbinding van woongebieden met het stadscentrum en met een of meer belangrijke spoorwegstations, een goede oppervlakteontsluiting en tijdens spitsuren een frequentie in de orde van vier à vijf voertuigen per uur. De conclusie is dat aan deze eisen in redelijke mate wordt voldaan, zij het dat op enkele lijnen de frequentie niet wordt gehaald.

Voor de stadsgewesten Brussel, Antwerpen en Gent is nagegaan op welke belangrijke relaties het openbaar vervoergebruik relatief laag is. Relaties waar het openbaar vervoer betrekkelijk laag scoort, zijn:

Destelbergen - Gent
 Schilde - Antwerpen
 Brasschaat - Antwerpen
 Grimbergen - Brussel
 Meise - Brussel
 Overijse - Brussel
 Wemmel - Brussel

Voor deze specifieke relaties moet worden nagegaan of het openbaar vervoergebruik kan worden verhoogd.

Ook in de toekomstplannen van de NMBS wordt de behoefte aan een beter voorstedelijk openbaar vervoer benadrukt. In die plannen wordt voorgesteld dit met de inzet van treinen te realiseren.

Op relaties waar dit zonder ingrijpende investeringen mogelijk is, kan dit een goede optie zijn. Op andere relaties moet echter eerst worden vastgesteld, welk openbaar vervoersysteem een optimale oplossing kan bieden. Het is aannemelijk dat snelbussen of sneltrams in een eigen bedding in bepaalde gevallen tegen lagere kosten een gelijkwaardige of zelfs betere openbaar vervoerskwaliteit kunnen leveren.

Openbaar vervoer tussen de grote steden

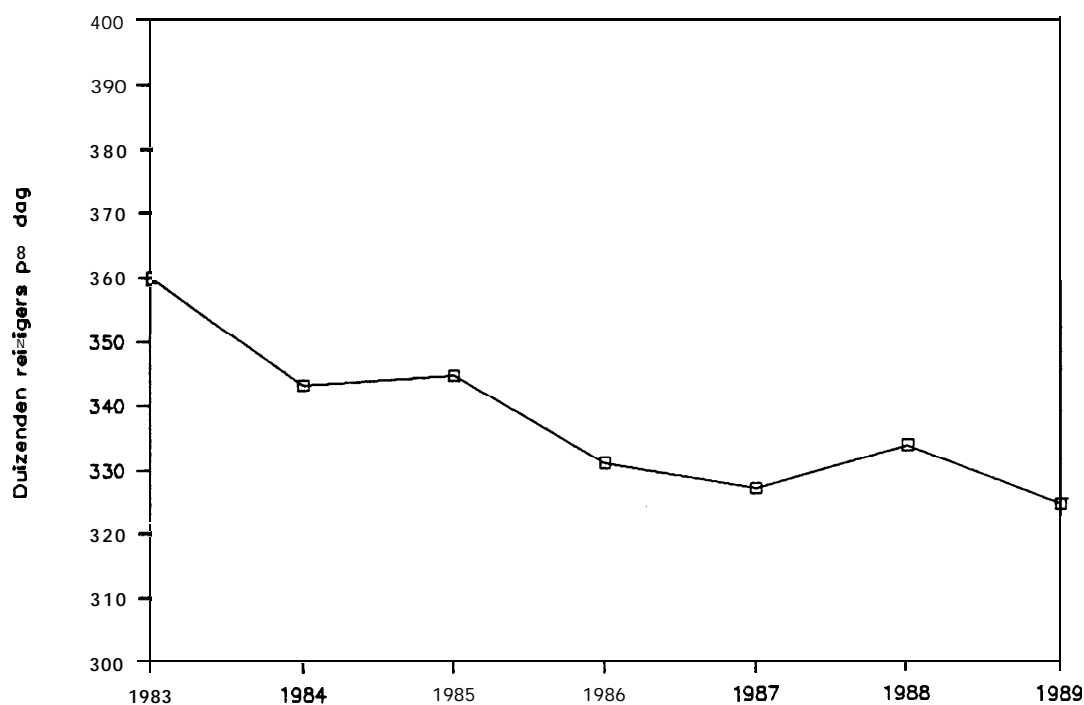
De relaties tussen de grote steden onderling zijn geanalyseerd voor zover deze groter zijn dan vijfhonderd woon-werkverplaatsingen per etmaal. Deze zijn in tabel 3.4.2 samengevat. Opvallend is dat in vrijwel alle gevallen het openbaar vervoer een aandeel heeft van tenminste 50%.

	Gent A OV	Antw. A OV	Bruss. A ov	Leuven A OV	Genk A OV	Hasselt A OV	Brugge A OV	Mech. A OV	St-Nikl AOV	Kortr. AO	oost. A OV
Gent		39 61	25 75				32 68		43 57	42 58	26 72
Antwerpen	62 30		39 61					45 55			
Brussel		44 56									
Leuven		49 51	30 62			43 57		58 42			
Genk			47 53			72 28					
Hasselt		50 50	31 69	44 56	72 28						
Brugge	34 66	35 65	24 76							47 53	52 48
Mechelen		38 62	30 70	56 44							
St Niklaas	53 47	55 45	49 51								
Kortrijk	39 61	29 71	28 72				46 54				
Oostende	31 69	32 68	21 79				57 53				

A = percentage auto OV = percentage openbaar vervoer

tabel 3.4.2 : Verdeling naar vervoerwijze van de relaties tussen de centrumgemeenten van de stadsgewesten

Het gaat hier uiteraard vooral om spoorverbindingen. Opgemerkt moet worden dat de cijfers betrekking hebben op 1981. De laatste jaren is het aantal treinreizigers gedaald, niet alleen procentueel maar ook absoluut. Onderstaande figuur geeft de trend weer van het aantal instappende reizigers in Vlaamse stations. De figuur maakt opnieuw duidelijk, dat het openbaar vervoer niet heeft kunnen profiteren van de recente mobiliteitsgroei.



figuur 3.4.1 : Aantal instappende treinreizigers in Vlaamse stations per gemiddelde werkdag (bron: NMBS)

Een indicatie voor de netkwaliteit geeft het aantal klokvaste verbindingen op de belangrijkste relaties. Zie tabel 3.4.3.

	Gent	Antw.	Brussel	Leuven	Genk	Hasselt	Brugge	Mech.	St-Nikl.	Kortr.	Oost.
Gent		2	4				3		3	2	2
Antwerpen	2		5			1	1	5	2	1	1
Brussel		5		2	1	1	3	5	2	1	1
Leuven			2			1		1			
Genk			1			1					
Hasselt		1	1	1	1						
Brugge	3	1	3							1	3
Mechelen		5	5	1							
Sint-Nikl.	3	2	2								
Kortrijk	2	1	1				1				
Oostende	2	1	1				3				

tabel 3.4.3 : Klokvaste verbindingen in aantal treinen per uur

Op relaties van meer dan 500 verplaatsingen is het aantal klokvaste verbindingen tenminste twee per uur, met uitzondering van Genk-Hasselt, Hasselt-Genk, Oostende-Brussel en Kortrijk-Brussel. Het is opvallend dat op de twee laatstgenoemde relaties desondanks een hoog openbaar vervoeraandeel wordt gerealiseerd.

Een belangrijke toekomstige ontwikkeling is de introductie van de SST. De markt voor de supersnelle trein ligt in de verplaatsingen van 200 tot 600 km. Uit berekeningen in de thematische SST-studie kan worden afgeleid dat de afname van het aantal autoverplaatsingen per dag tengevolge van de SST zeer klein zál zijn. Op het verkeersbeeld op de weg zal de SST vrijwel geen invloed hebben.

Positieve effecten liggen, behalve in Brussel, veeleer in de versterking van het station Antwerpen-Centraal en de impuls die dit voor het centrum van Antwerpen kan betekenen en in de positieve uitstraling op de spoorwegen en het openbaar vervoer in het algemeen.

Algemene bemerking

Er is een gebrek aan goede actuele gegevens waarop marktgerichte analyses kunnen worden uitgevoerd, gericht op potentiële reizigers.

Immers, voorafgaand aan het afstemmen en optimaliseren van de lijnvoering van het openbaar vervoer, dient er een goed inzicht te bestaan in de huidige en de toekomstige verplaatsingsvraag.

De confrontatie van vraag en aanbod voor de verschillende marktsegmenten geeft dan een accuraat inzicht in de kansen van het openbaar vervoer.

3.5. Langzaam verkeer

Het gaat hier enerzijds om de positie van de fiets en bromfiets, anderzijds om de positie van de voetganger.

De evolutie van het fiets- en bromfietsbezit is weergegeven in tabel 3.5.1. Ter vergelijking is het personenautobezit vermeld.

jaar	rijwielen	bromfietsen	personenauto's
1970	2.741.250	396.997	2.059.616
1980	3.349.340	402.502	3.158.737
1985	3.618.898	362.750	3.342.704
1988			3.613.571

tabel 3.5.1 : Ontwikkeling fiets-, bromfiets- en personenautobezit

Het fietsbezit kent sinds 1970 een gestage toename. Naar schatting 85% van het fietsbezit concentreert zich in Vlaanderen. Dit betekent dat het fietsbezit het autobezit nog overtreft. Veel fietsen worden echter slechts incidenteel of in de recreatieve sfeer gebruikt. Het aantal bromfietsen is klein, in de orde van 10% van het aantal fietsen, en toont sinds 1980 een dalende trend.

Gegevens die een volledig inzicht kunnen geven in het fietsgebruik ontbreken. M.b.t. het woon-werk en het woon-schoolverkeer zijn wel analyses mogelijk. Er wordt geschat dat op een gewone werkdag in Vlaanderen circa 670.000 personen de fiets gebruiken voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

Tabel 3.4.1 toonde reeds de vervoerwijzeverdeling in het woon-werkverkeer in een aantal grotere steden. Steden waar veel wordt gefietst in het woon-werkverkeer zijn Brugge, Mechelen, St Niklaas, Kortrijk en Oostende.

Voor het woon-schoolverkeer zijn soortgelijke cijfers opgenomen in tabel 3.5.2.

gemeente	verdeling naar vervoerwijze (%)		
	auto	openbaar vervoer	fiets
Antwerpen	20	48	32
Gent	23	41	36
Brussel	23	72	5
Leuven	22	24	53
Genk	13	35	52
Hasselt	25	19	56
Brugge	16	13	71
Mechelen	18	29	53
St Niklaas	24	16	60
Kortrijk	22	19	59
Oostende	16	25	60

tabel 3.5.2 : Verdeling woon-schoolverkeer binnen gemeenten naar vervoerwijze

Het fietsverkeer concentreert zich binnen de steden. Wegen buiten de bebouwde kom waar veel gefietst wordt vinden we nabij Aalst, Turnhout, Lommel, Heusden-Zolder en Hasselt (meer dan 1000 fietsen per dag volgens de tellingen uit 1985, cijfers van 1990 zijn nog niet beschikbaar).

De fietsvoorzieningen op de betreffende wegen zijn over het algemeen summier : smalle suggestiestroken.

Het snelheidsverschil tussen het autoverkeer en het fietsverkeer is op deze wegen hoog.

Hoewel het aantal fietsen toeneemt, neemt het belang van de fiets af.

Ging in 1970 nog 17,2% van de beroepsbevolking per fiets naar het werk, in 1981 was dit gedaald tot 11,3%. Inmiddels is dit percentage waarschijnlijk nog verder afgenomen. Een belangrijke oorzaak hiervan is het toegenomen autobezit.

Een hiermee samenhangend fenomeen is de toename van de woon-werkafstanden. Woonde in 1970 nog 46% van de beroepsbevolking binnen vijf kilometer van het werk, in 1981 was dit percentage afgenomen tot 33%.

Voor het woon-schoolverkeer zijn dergelijke gegevens niet voorhanden. Wel moet geconstateerd worden dat de demografische ontwikkeling wijst op een afname van de schoolgaande jeugd, zowel relatief als absoluut. Het aantal woon-schoolverplaatsingen per fiets zal daarom eveneens afnemen.

Een van de kernproblemen ten aanzien van het fietsen is de verkeersveiligheid. Het aantal fietsslachtoffers is hoog in relatie tot de geleverde vervoersprestatie. Zie hiervoor ook de paragraaf verkeersveiligheid.

3.6. Verkeersleefbaarheid

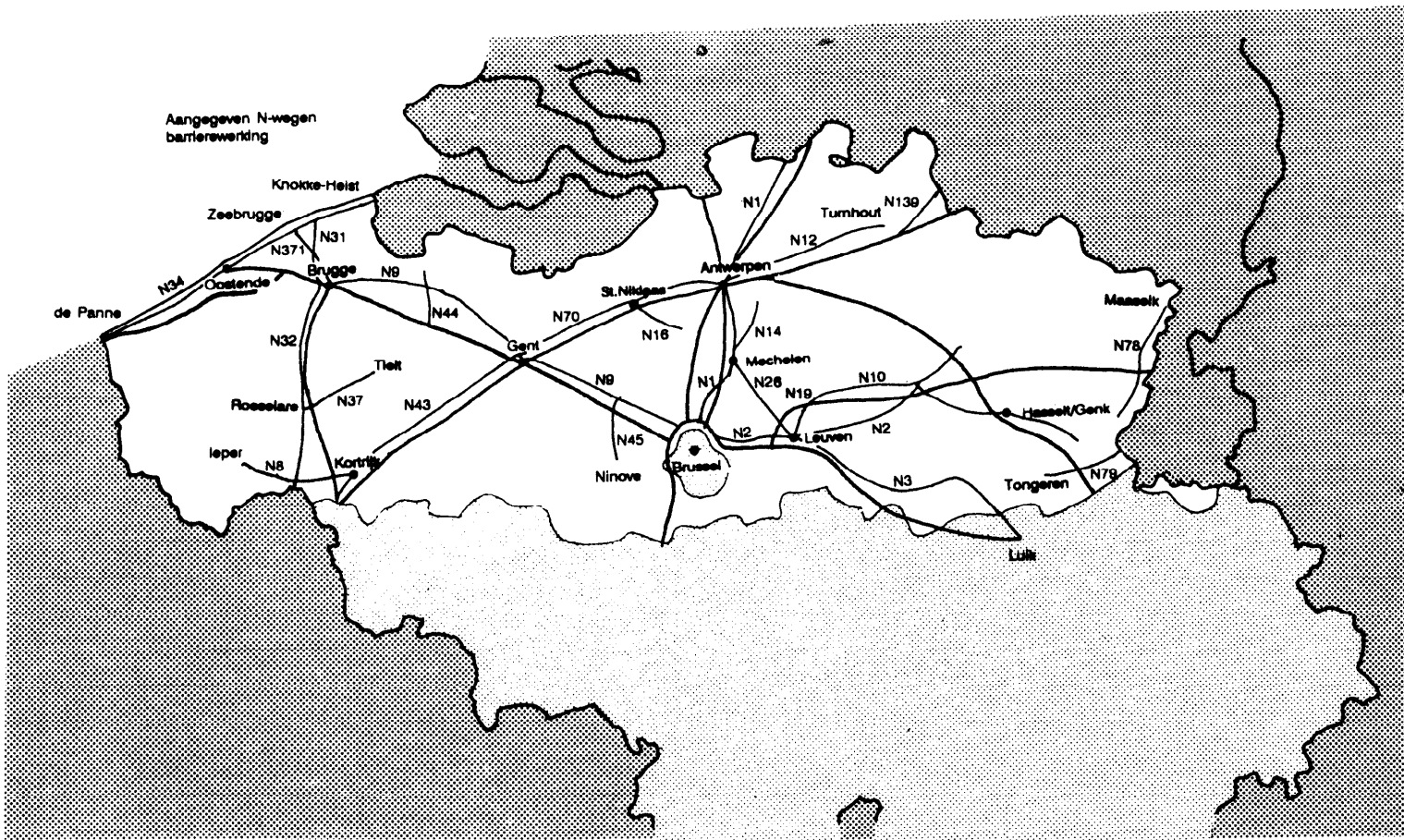
Het onderwerp verkeersleefbaarheid wordt in drie delen behandeld, te weten barrièrewerking, luchtvervuiling en geluidhinder. Luchtvervuiling en geluidhinder liggen op het raakvlak van milieu en mobiliteit. Om die reden is aansluiting gezocht bij de gegevens en normstellingen die zijn opgenomen in het recent verschenen Mina-plan.

3.6.1. Barrièrewerking

Door het aanleggen van wegen worden verbindingen gecreëerd. Maar tegelijkertijd heeft een weg een scheidende werking voor activiteiten aan weerszijden van die weg. Ook hiervoor geldt dat, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden een acceptabel evenwicht moet worden gevonden.

In Vlaanderen zijn vele tientallen plaatsen aan te wijzen waar N-wegen door bebouwde kommen lopen. Qua dwarsprofiel is er in het algemeen weinig verschil met de situatie buiten de bebouwde kom: de verkeersfunctie is sterk overheersend. En de verblijfsfunctie is derhalve ondergeschikt. Dit wordt veelal nog versterkt door de ruimtelijke inrichting met zeer brede verhardingen voor het autoverkeer en summiere voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Deze situatie is veroorzaakt door een sterke aandacht voor een goede verkeersafwikkeling bij de aanleg van de wegen. Een ander aspect is dat in Vlaanderen, in vergelijking met omliggende landen, vrij laat is begonnen met de aanleg van een autosnelwegennet. Om in de jaren 60, begin jaren 70, het snel toenemende autoverkeer op te vangen zijn aanvankelijk de bestaande wegen, door de kommen, in capaciteit uitgebreid. Inmiddels is er een goed uitgerust autosnelwegennet aangelegd, maar de omgekeerde beweging, het terugdraaien van de capaciteit van de parallelle N-wegen is tot nu toe achterwege gebleven. In feite moet hier een achterstand worden ingelopen.



figuur 3.6.1 : Belangrijkste wegen met barrièrewerking

Daarnaast worden ook op andere relaties wegen aangetroffen die met drie of vier rijstroken komen doorsnijden.

Op onderstaande wegen/wegvakken worden de genoemde problemen met name aangetroffen:

De belangrijkste parallelle routes zijn :

- N1 Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel
- N2/3 Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Luik
- N2 Diest-Hasselt-Bilzen
- N6 Brussel-Halle
- N8 Kortrijk-Menen-Ieper
- N9 Gent-Aalst-Asse-Brussel
- N12 Antwerpen-Schilde-Turnhout
- N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen
- N32 Brugge-Torhout-Roeselare-Menen-Franse grens
- N43 Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens
- N70 Gent-Lokeren-St Niklaas-Antwerpen
- N139 Oud-Turnhout-Nederlandse grens

De belangrijkste wegen die met drie of vier rijstroken
komen doorsnijden:

N2 Leuven-Diest
N9 Brugge-Eeklo-Gent
N14 Mechelen-Duffel-Lier
N16 Mechelen-Willebroek-St Niklaas
N26 Mechelen-Leuven
N31 Brugge-Zeebrugge
N34 Knokke-Heist-Oostende-De Panne
N37 Roeselare-Tielt
N44 Aalter-Maldegem
N45 Aalst-Ninove
N78 Lanaken-Maaseik
N79 Tongeren-Nederlandse grens
N371 Brugge-Blankenberge.

Enkele van de genoemde wegen maken deel uit van het
hoofdwegennet. Hoewel de verkeersfunctie op deze wegen
van belang blijft, moet ook hier worden gezocht hoe de
veroorzaakte barrièrewerking opgeheven kan worden.

3.6.2. Luchtvervuilrig

Luchtvervuiling ten gevolge van 'het wegverkeer heeft
vooral betrekking op de volgende stoffen:

- CO₂, van belang in verband met het broeikas-effect;
- SO₂ en NO_x, beide verzurende stoffen;
- VOS (vluchtige koolwaterstoffen), van belang in verband
met fotochemische smog.

De bijdrage van het wegverkeer in de totale uitstoot van
deze stoffen is als volgt: SO₂ 5%, NO_x 63%, VOS 47% en
CO₂ 22%. Met name ten aanzien van NO_x en VOS is de
bijdrage van het verkeer aanzienlijk.

Voor de noodzakelijke emissiereductie van CO₂ en VOS
vermeldt het Minaplan de volgende doelstellingen :

- CO₂, een afname van 2% per jaar;
- VOS, een afname van 70 tot 90% ten opzichte van het
huidige niveau.

De stoffen S02 en NOx worden in het Minaplan uitvoerig behandeld. Onderstaand volgen enige gegevens over de uitstoot en de doelstellingen.

De uitstoot van S02 en NOx is in een kleine tien jaar met respectievelijk 65% en 11% toegenomen.

jaar	S02 (ton)	%	NOx (ton)	%
1980	6.316	100	98.391	100
1988	10.419	165	109.202	111

tabel 3.6.1 : Uitstoot van S02 en NOx door het autoverkeer

Voorts geeft het Mina-plan concrete doelstellingen voor de reductie van de S02- en de NOx-uitstoot. De doelstellingen nemen 1980 als referentiejaar en geven streefpercentages voor de afname van de uitstoot per 1993 en 2000.

jaar	so2	NOx
1980	referentiejaar = 100	
1993/4	reductie 30%	reductie 8%
2000	reductie 84%	reductie 30%

tabel 3.6.2 : Nagestreefde reductie uitstoot S02 en NOx door het autoverkeer

Gegeven de tussen 1980 en 1988 sterk toegenomen uitstoot, moeten ten opzichte van 1988 nog aanzienlijk hogere reducties worden gehaald dan de bovenvermelde percentages.

3.6.3. Geluidhinder

Wegverkeerslawaaï

Voor geluidhinder door verkeer bestaan geen wettelijke grenswaarden. Voor wegverkeer wordt een richtwaarde van 65 dB(A) overdag gehanteerd, die in woongebieden niet overschreden dient te worden.

Aan de hand van de verwachte verkeersintensiteiten over circa tien jaar is berekend hoever de geluidzones langs autosnelwegen zich kunnen uitstrekken. Langs de drukste autosnelwegen, te weten:

- A1 Antwerpen-Brussel
- A3 Brussel-Leuven
- A7 Brussel-Halle
- A10 Gent-Brussel
- A13 Antwerpen-Ranst
- A14 Kortrijk-Gent-Antwerpen

is de breedte van de geluidzone 200 tot 300 meter aan weerskanten van de weg. Bij de minder drukke autosnelwegen is de breedte van de geluidzone 100 tot 200 meter aan weerskanten van de weg. Door het Bestuur der Wegen is een inventarisatie gemaakt van woningen, appartementen en scholen die liggen binnen 250 meter aan weerszijden van autosnelwegen. Onderstaande tabel geeft hiervan het resultaat weer.

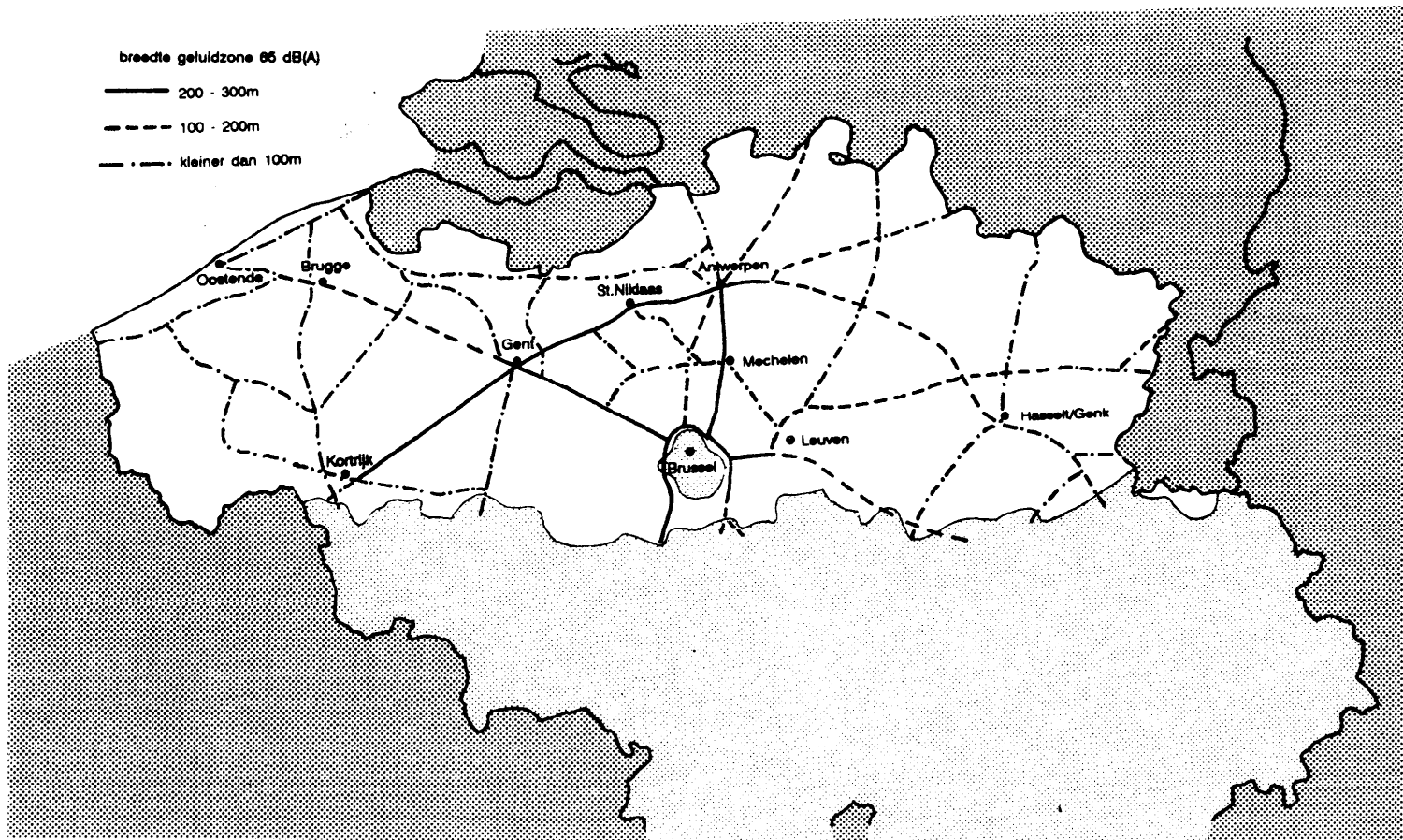
provincie	woningen	appartementen	scholen
Antwerpen	4574	4585	7
Limburg	1340	0	0
Oost-Vlaanderen	2590	0	3
Vlaams Brabant	4492	244	1
West-Vlaanderen	3721	0	1

tabel 3.6.3 : Inventarisatie geluidgevoelige bebouwing langs autosnelwegen

Het gaat om totaal ruim 21.000 woningen en appartementen en 12 scholen. Dit betekent dat alleen al langs de autosnelwegen moet worden gerekend op circa 60.000 personen die worden gehinderd door verkeerslawaaï.

Een deel van de betreffende woningen is overigens pas na de aanleg van de diverse wegen gebouwd.

Ook langs niet-autosnelwegen komen woningen voor, die binnen de 65 dB(A)-zone vallen. Een actuele en volledige inventarisatie daarvan is op dit moment nog niet beschikbaar, doch deze is thans onderwerp van studie.



figuur 3.6.2 : Geluidzones langs het hoofdwegennet

Vliegtuiglawaai

Van een geheel andere aard is hinder vanwege vliegverkeer. Geluidhinder ingevolge het gebruik van de regionale luchthavens is geïnventariseerd in het beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen.

Binnen de 35-Kostencontour en een vergelijkbare hindermaat die op de kleine luchtvaart van toepassing is, bevinden zich de volgende aantallen bewoners die ernstige geluidhinder ondervinden:

- Antwerpen-Deurne 7200 tot 7600 ernstig gehinderden
- Oostende 550 ernstig gehinderden
- Grimbergen 700 tot 1300 ernstig gehinderden.

3.7. Verkeersveiligheid

De ontwikkeling van het jaarlijkse aantal geregistreerde ongevallen en van het aantal slachtoffers is in figuur 3.7.1 weergegeven.

Van 1970 tot 1985 is de tendens dalend. De laatste jaren is er echter een toename van de onveiligheid vastgesteld.

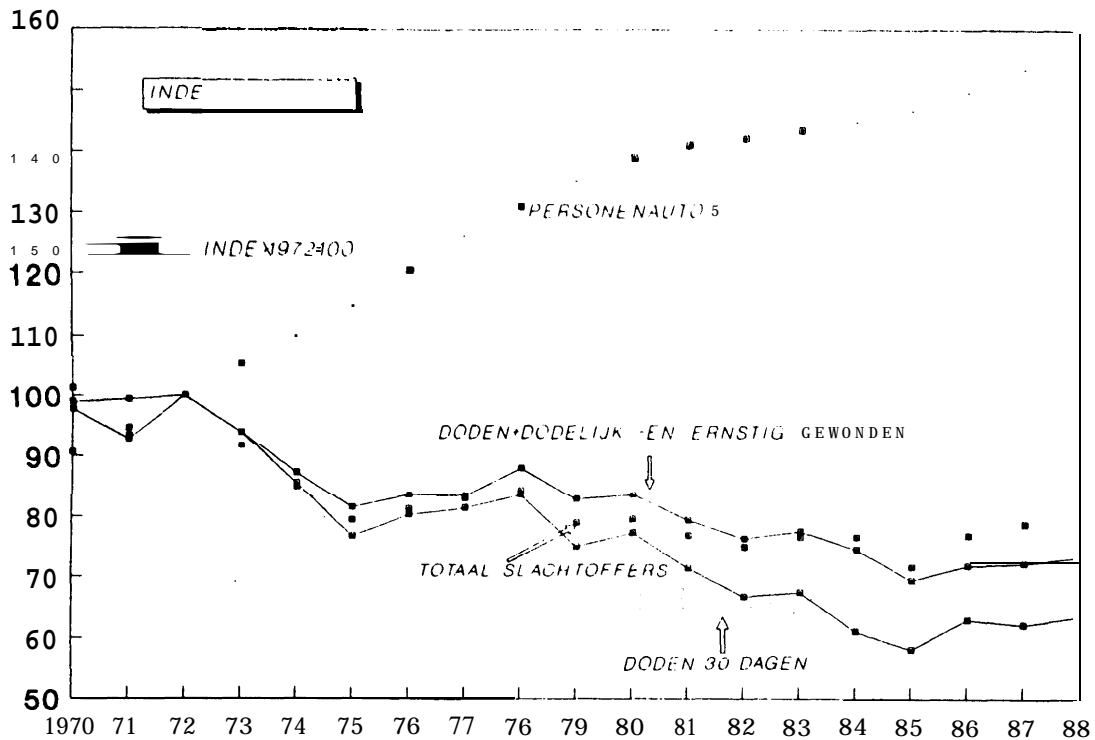
Wanneer de verkeersveiligheid wordt gemeten als de kans om in het verkeer gedood te worden, dan komt de toestand in Vlaanderen ongeveer overeen met de gemiddelde toestand in België.

België steekt echter ongunstig af ten opzichte van de meeste omringende landen. De kans in het verkeer om te komen is dus relatief hoog. Bovendien kan worden vastgesteld dat de vooruitgang die de afgelopen twintig jaar is geboekt, relatief laag is.

Uiteraard mag niet worden voorbijgegaan aan de vele en goede campagnes die de laatste jaren gevoerd zijn. Niettemin moet er nog meer te bereiken zijn.

De aangrijpingspunten voor verbetering van de verkeersveiligheid liggen bij:

- de weg en zijn omgeving;
- de verkeersdeelnemer;
- het voertuig.



figuur 3.7.1 : Evolutie van het aantal personenauto's en
aantalslachtoffers van verkeersongevallen
(bron: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid)

De analyses binnen het IMP Vlaanderen zijn vooral gericht op de vraag welke wegen, of ruimer opgevat welke gebieden, en welke groepen verkeersdeelnemers extra aandacht verdienen voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid.

De volgende aandachtsgebieden zijn geselecteerd :

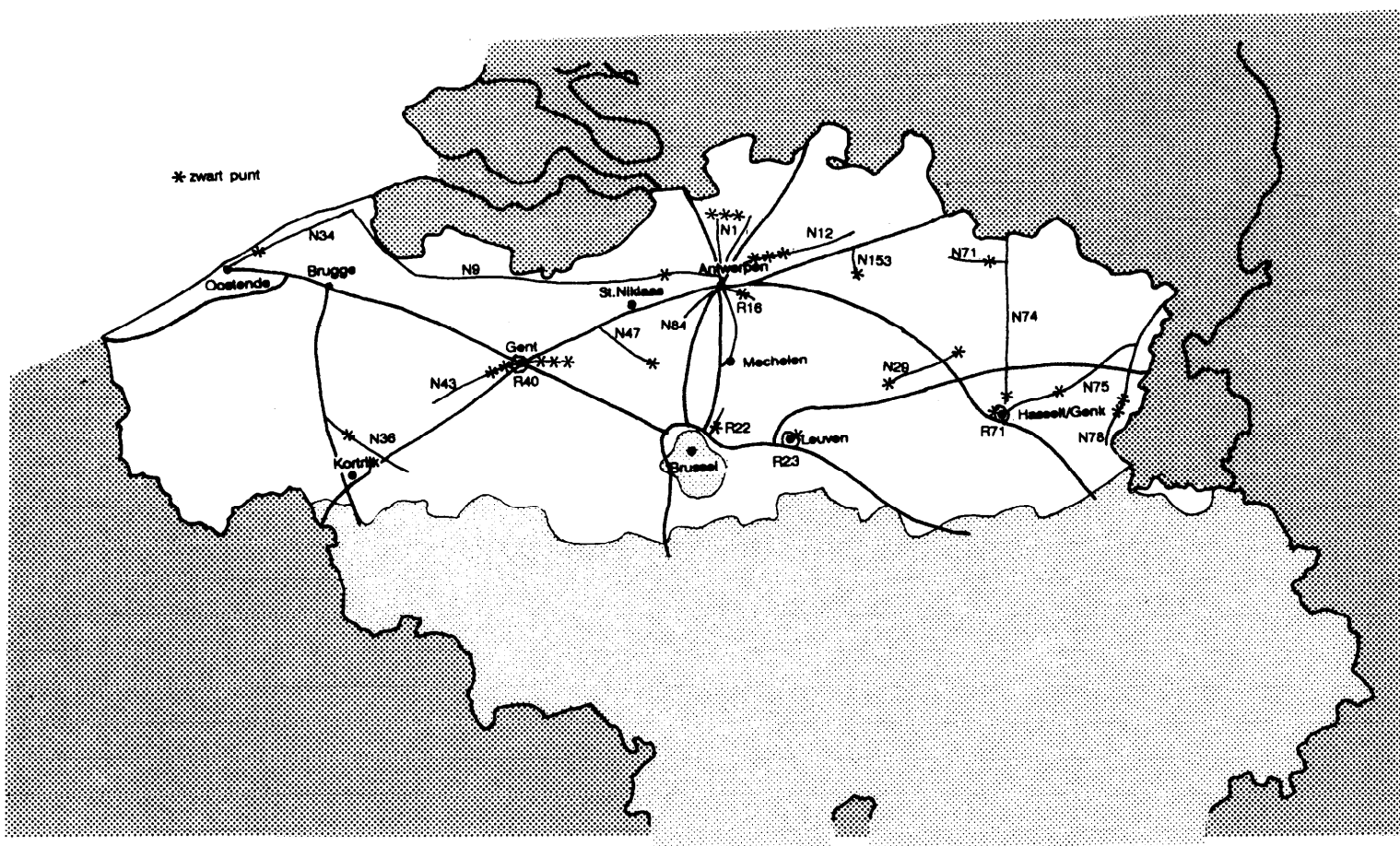
Meest onveilige kruispunten

Dit zijn locaties waar in een jaar drie of meer ernstige ongevallen (ongevallen met zwaar gewonden en/of doden) zijn geregistreerd.

Het blijkt dat 11% van alle ernstige ongevallen in Vlaanderen op zwarte punten plaatsvindt. Binnen de groep zwarte punten zijn 27 locaties waar zeer frequent (tenminste acht per jaar) ongevallen plaatsvinden.

Deze verdienen aandacht op zeer korte termijn.

Aanbevolen wordt om de ongevallen op deze locaties op systematische wijze te analyseren. Wat de registratie van de ongevallen betreft, is de indruk, dat die m.b.t. de exacte plaats van het ongeval en de manoeuvres van de betrokkenen te wensen overlaat. Om een adequate analyse van de ongevallen mogelijk te maken, dient dit te worden verbeterd. Het vanaf 1 juli 1990 invoeggetredend nieuwe registratieformulier poogt hieraan reeds te verhelpen. Ten aanzien van de oorzaak van ongevallen moet hierbij in het bijzonder aandacht worden geschonken aan ongevallen met linksafslaand verkeer op kruispunten met verkeerslichten.



figuur 3.7.2 : Zwarte punten met tenminste acht letsel-ongevallen per jaar (bron: Rijkswacht)

Meest onveilige wegvakken

Aan de hand van een ongevallenquotiënt, betreffende de kans op een ongeval, is vastgesteld welke wegvakken het meest onveilig zijn. Hierbij is gekeken naar het aantal ongevallen per kilometer en naar de verkeersintensiteit op het wegvak. Als onveiligste wegvakken zijn aangemerkt de wegvakken met 2 of meer letselongevallen per miljoen motorvoertuigkilometer.

De betreffende wegvakken zijn :

- in de provincie Antwerpen :
 - N1 ter hoogte van Mortsels en ter hoogte van Antwerpen
 - N11 ter hoogte van Antwerpen
 - N12 ter hoogte van Schilde en ter hoogte van Malle .
 - N16 ter hoogte van Bornem

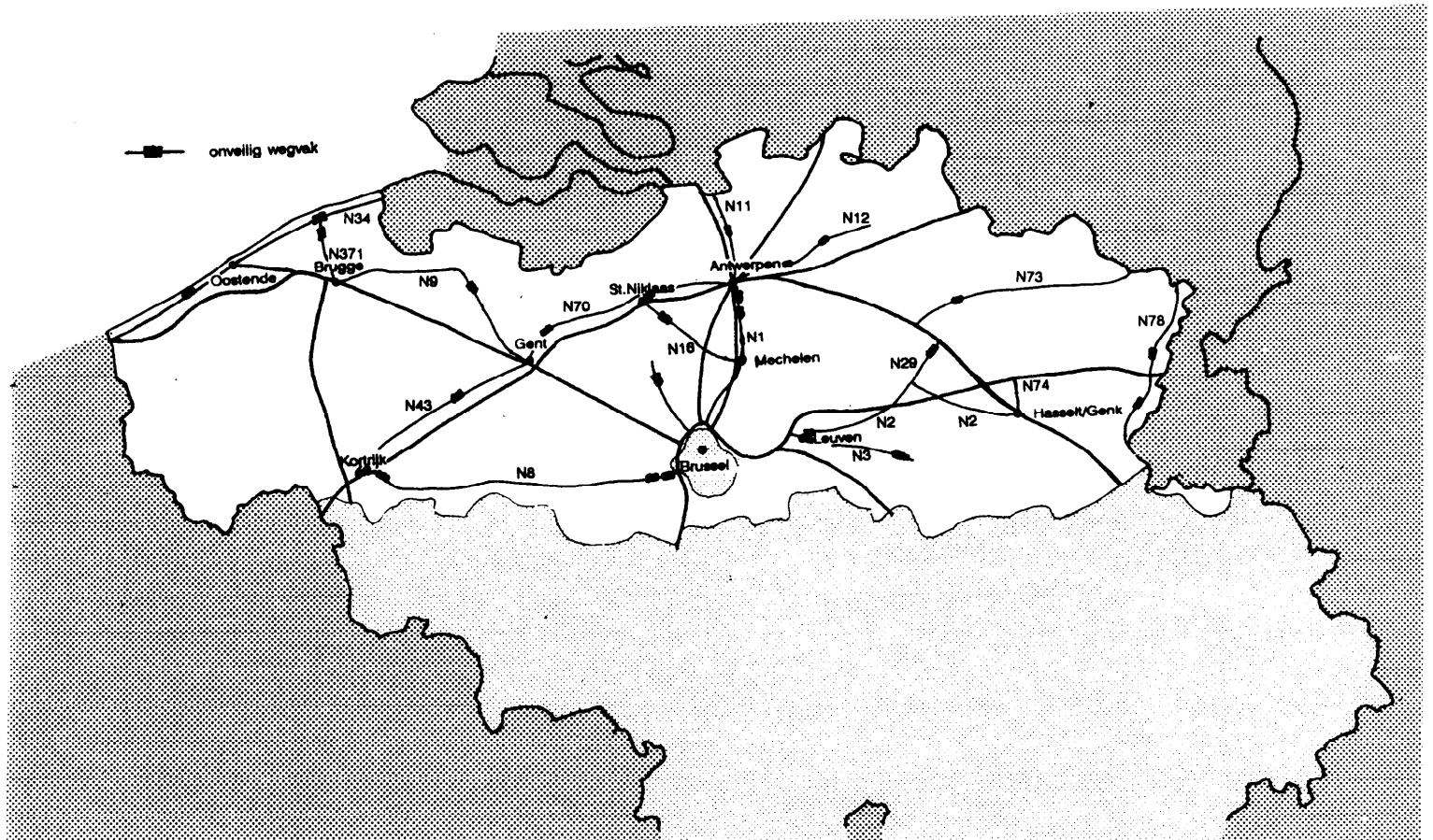
- in Vlaams Brabant :
 - N2 ter hoogte van Leuven
 - N3 ter hoogte van Leuven en ter hoogte van Tienen
 - N8 ter hoogte van Brussel en ter hoogte van Schepdaal

- in de provincie Limburg :
 - N2 ter hoogte van Hasselt
 - N29 ter hoogte van Beringen
 - N73 ter hoogte van Leopoldsbrug
 - N74 ter hoogte van Hasselt
 - N78 ter hoogte van Neerharen en ter hoogte van Maasmechelen

- in de provincie West-Vlaanderen :
 - N8 ter hoogte van Kortrijk
 - N34 ter hoogte van Wenduine en ter hoogte van Nieuwpoort
 - N43 ter hoogte van Kortrijk
 - N371 ter hoogte van Blankenberge

- in de provincie Oost-Vlaanderen :
 - N9 ter hoogte van Eeklo
 - N43 ter hoogte van Deinze
 - N47 ter hoogte van Dendermonde
 - N70 ter hoogte van Lochristi en ter hoogte van Sint-Niklaas

Het gaat in de meeste gevallen om wegvakken op de rand van of in een bebouwde kom.



figuur 3.7.3 : Wegvakken met twee of meer ongevallen per miljoen motorvoertuigkilometer (bron: Rijkswacht, analyse DHV)

Meest onveilige gemeenten.

Voor alle Vlaamse gemeenten zijn de ongevallencijfers van 1986 tot en met 1988 gerelateerd aan inwonertal en urbanisatiegraad. Zo konden 44 gemeenten worden geselecteerd waar de verkeersonveiligheid significant hoog is (zie ook nota van toelichting).

De betreffende gemeenten zijn :

- in de provincie Antwerpen :
Wommelgem, Malle, Zandhoven, Wijnegem, Grobbendonk,
Brasschaat, Herentals, Lier, Mol

- in Vlaams Brabant :
Bekkevoort, Drogenbos, Machelen, Vilvoorde, Aarschot
- in de provincie Limburg :
Leopoldsburg, Overpelt, Bree, Hasselt, Hechtel-Eksel,
Zonhoven, Tessenderlo
- in de provincie Oost-Vlaanderen :
Eeklo, Melle, Aalter, Nazareth, Waasmunster, Kaprijke,
Horebeke, Lokeren
- in de provincie West-Vlaanderen :
Koksijde, Middelkerke, Damme, Veurne, De Haan,
Nieuwpoort, De Panne, Zuienkerke, Lichtervelde,
Torhout, Bredene, Blankenberge, Waregem, Knokke-Heist,
Spiere-Helkijn

Bij een eerste beschouwing van de groep der onveiligste gemeenten blijkt dat de onveiligheid veelal voor een (zeer) belangrijk deel wordt veroorzaakt door een of enkele gewestwegen (hoofdzakelijk N-wegen) die door of dicht langs een bebouwde kom lopen. In 23 van de genoemde gemeenten vindt meer dan 50% van de letselongevallen plaats op een of meer van dergelijke wegen.

De oorzaak van de onveiligheid moet per gemeente nader worden geanalyseerd. Vervolgens dienen het Gewest en de gemeenten gezamenlijk maatregelen te treffen. Wel staat vast dat in de kustgemeenten de onveiligheid verhoogd wordt door de extra verkeersdrukte ingevolge toerisme.

Kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers

Veel slachtoffers bevinden zich in de groep bestuurders en passagiers van motorvoertuigen (57%). In deze categorie neemt het aantal ongevallen sterker toe dan in de overige categorieën. De leeftijdsgroep 60 jaar en ouder is in toenemende mate als probleemgebied aan te wijzen, op grond van de ongunstige ontwikkeling van de verkeersveiligheid voor deze groep. Het aantal bromfietsongevallen in de leeftijdscategorie 15 t/m '19 jaar is onrustbarend hoog. In het algemeen geldt dat het aantal slachtoffers onder voetgangers, fietsers en bromfietzers hoog is ten opzichte van de vervoerprestatie.

Daarnaast dient geconstateerd te worden, dat in een groot aantal gevallen vrachtverkeer betrokken is bij ongevallen met dodelijke slachtoffers, zodat ook aan deze categorie extra aandacht moet worden geschonken.

3.8. Binnenvaart

De via de binnenvaart vervoerde hoeveelheid goederen ligt de laatste decennia tussen 90 en 100 miljoen ton. Het belang van binnenlands vervoer en doorvoer is relatief afgenomen. In- en uitvoer zijn in belang toegenomen.

De omvang van de Belgische binnenvaartvloot is fors afgenomen; zowel in aantal schepen, als in laadvermogen.

jaar	motorboten		sleepschepen/duwbakken	
	aantal	laadvermogen (1000 ton)	aantal	laadvermogen (1000 ton)
1970	5047	2325	516	407
1980	2922	1641	193	229
1985	2424	1462	179	295
1988	2037	1295	177	353

tabel 3.8.1 : Omvang Belgische binnenvaartvloot

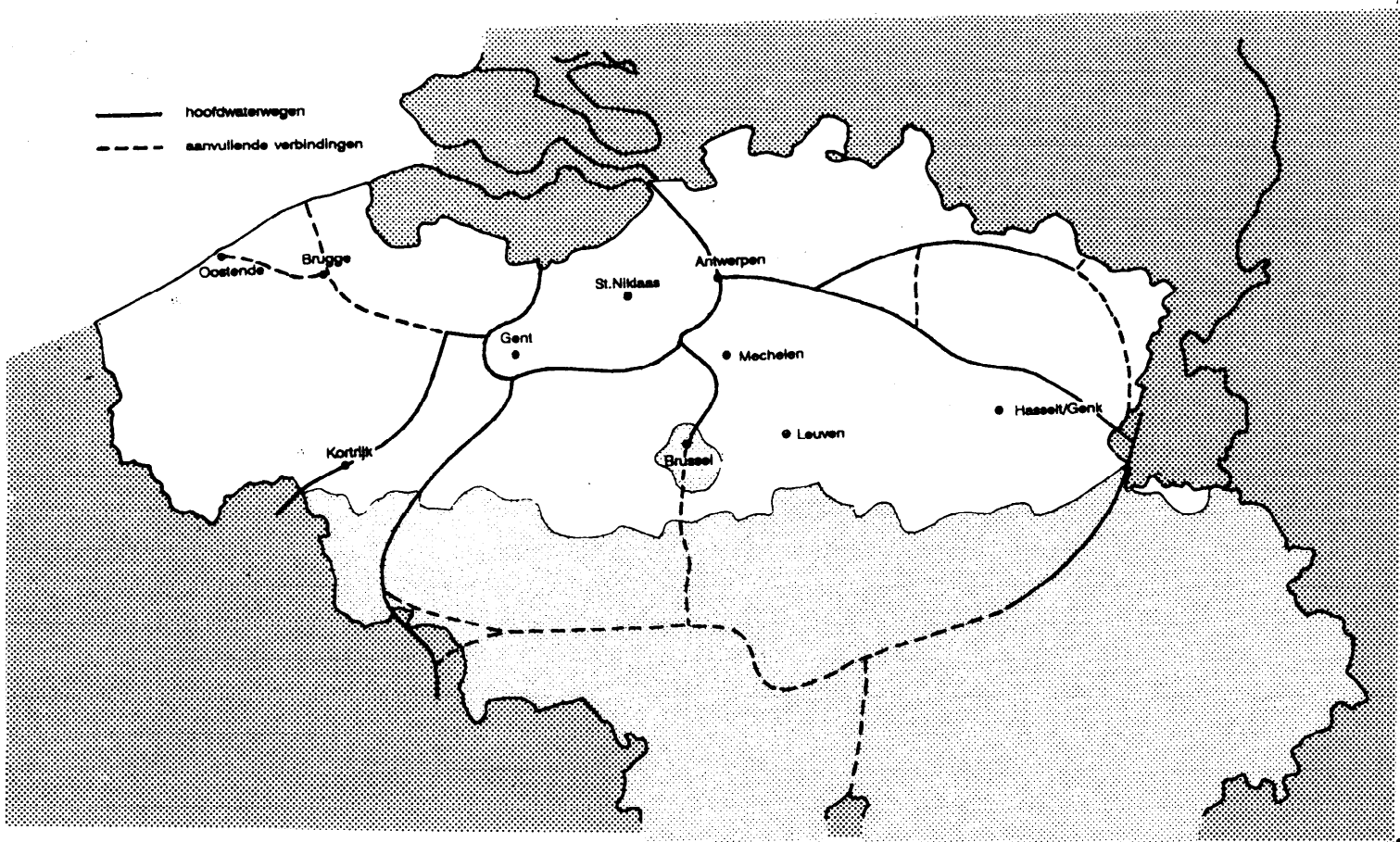
Overigens wordt van het binnen België vervoerde tonnage 42% vervoerd met Belgische schepen en 58% met buitenlandse (vooral Nederlandse) schepen. Gemeten in ton vervoert de binnenvaart 6% van de goederen in het binnenlands vervoer. Voor het internationaal vervoer is de binnenvaart veel belangrijker : hier is het aandeel 35%.

Als gevolg van enkele capaciteitsknelpunten is het vaarwegennet thans niet als een afgerond geheel te beschouwen. Voor het hoofdvaarwegennet is dan ook de belangrijkste doelstelling dit bevaarbaar te maken voor internationaal gangbare schepen van 1350 ton en het passend aan te sluiten op het buitenlandse vaarwegennet.

Daarnaast is het streven de drie belangrijke assen Antwerpen-Luik, Antwerpen-Brussel-Charleroi en de as Gent-Noord-Frankrijk zowel via de Schelde als de Leie op groot gabariet uit te bouwen. De eerste twee assen en op termijn ook de as Gent-Noord-Frankrijk via de Bovenschelde moeten geschikt gemaakt worden voor duwvaart.

Het hoofdwatwegennet is weergegeven in figuur 3.8.1. Waterwegen waarop meer dan drie miljoen ton goederen per jaar worden vervoerd zijn:

- de Schelde-Rijnverbinding;
- het Albertkanaal;
- het kanaal Bocholt-Herentals;
- het kanaal Brussel-Rupel;
- het kanaal Gent-Terneuzen:
 - de Bovenschelde;
 - de Ringvaart om Gent;
 - De Leie.



figuur 3.8.1 : Hoofdvaarwegennet

Vaarwegen waar zich thans nog knelpunten voordoen zijn:

- de Leie (doortocht door Kortrijk);
- het kanaal Dessel-Loozen (sluizencomplex Blauwe Kei te Mol/Lommel);
- het Albertkanaal (sluis bij Wijnegem en Straatsburgdok en gabariet bij Eigenbilzen);
- het kanaal Brussel-Rupel (aansluiting op de Schelde met de sluis te Hingene).

Een belangrijk probleem is nog de hinterlandverbinding per schip van de haven van Zeebrugge. De huidige verbinding langs Brugge is slechts geschikt voor schepen tot 600 ton. Uitbouw tot groot gabariet moet stedenbouwkundig gezien onmogelijk worden geacht. Een betere ontsluiting door aanpassing van het afleidingskanaal van de Leie behoort theoretisch tot de mogelijkheden.

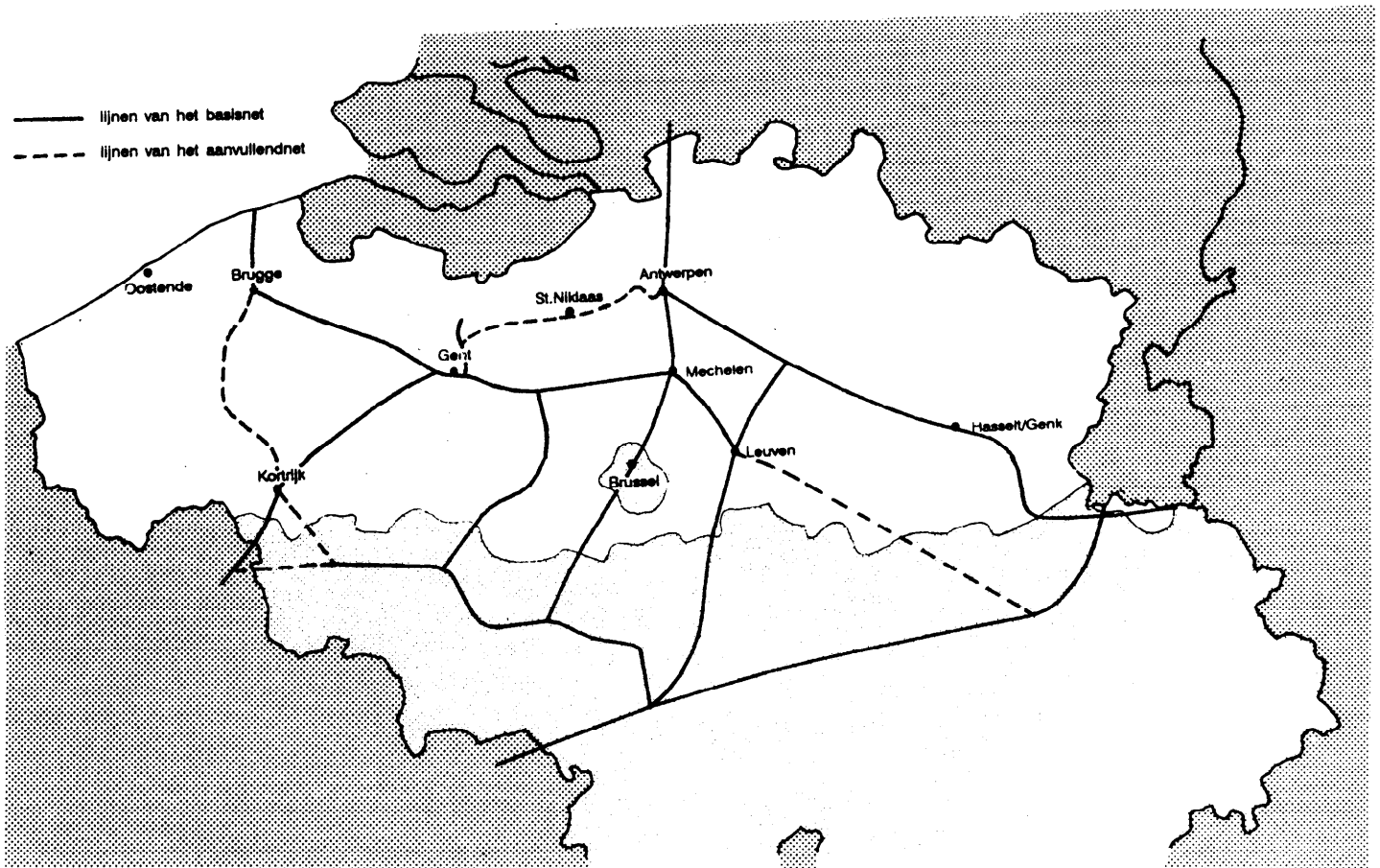
3.9. Goederenvervoer per spoor

De totale omvang van het goederenvervoer door de NMBS bedroeg in 1988 ruim 65 miljoen ton. Deze hoeveelheid ligt iets onder het gemiddelde van de periode 1981-1988 (minimum 62,5 milj., maximum 72,5 milj. ton).

De gemiddelde verplaatsingsafstand per ton bedraagt ongeveer 115 km.

In vergelijking met de andere vervoerwijzen wordt ongeveer 12% van het tonnage per spoor vervoerd. Het gaat hierbij wel om grotere afstanden hetgeen blijkt uit het feit dat het aandeel in het aantal tonkilometer op ruim 20% ligt. Wanneer de aan- en afvoer naar de zeehavens als internationaal vervoer wordt beschouwd, is 75% van het spoorvervoer internationaal vervoer. In deze zienswijze bedraagt het marktaandeel in het binnenlandse vervoer bijna 5%. Wanneer het vervoer van de havens naar binnenlandse bestemmingen als binnenlands vervoer gezien wordt, is het spoortaandeel 9% (1988). In het internationaal vervoer bedraagt het spoortaandeel 21% in de eerste zienswijze en 16% in de tweede zienswijze.

Het binnenlands vervoer bestaat uit verspreid vervoer waarbij wagenladingen worden verladen en gesloten treinen waarbij hele treinladingen worden aangeboden. Het verspreid vervoer is niet competitief met het wegvervoer.



figuur 3.9.1 : Basisnet spoorwegvervoer
(bron: NMBS)

De lading bestaat voor **65%** uit vaste brandstoffen, metaalprodukten, ertsen 'en schroot.

In de periode **1985-1988** vertoonde het totale vervoer per spoor een licht dalende lijn. Naar verwachting zal alleen het steenkolenvervoer nog groeien vanwege een toenemende vraag vanuit de energiecentrales. De overige categorieën van het binnenlands vervoer zullen echter teruglopen. De NMBS ziet groeimogelijkheden in het internationaal verspreid vervoer, zowel in het conventioneel als in het gecombineerd vervoer (gericht op het behoud van het marktaandeel). Wat dit betreft heeft de NMBS zich tot doel gesteld om het internationaal vervoer in 2010 tot 60 miljoen ton te laten groeien. Hiervoor is een adequate overslaginfrastructuur nodig, alsmede een **basisnet** voor het goederenvervoer conform figuur 3.9.1.

3.10. Vervoer per pijpleiding

Vervoer per pijpleiding vindt plaats via een drietal pijpleidingen waarvan er een wordt gebruikt voor vervoer van ruwe petroleum en twee voor vervoer van geraffineerde produkten.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van ondermeer lengte, capaciteit en gebruik.

ligging	lengte in km	vervoerd produkt	capaciteit in mln ton
Rotterdam-Antwerpen	34	ruwe petroleum	28
Antwerpen-Geleen	154	geraff. produkt	6
Antwerpen-Marly-Feluy	98	geraff. produkt	2

tabel 3.10.1 : Pijpleidingen

jaar	ton 1000	tonkm 1.000.000
1970	5408	270
1980	36621	1801
1985	14762	502
1988	20702	949

tabel 3.10.2 : Omvang van het vervoer per pijpleiding

Het gebruik van de pijpleidingen kent grote fluctuaties. In recente jaren is circa 60% van de capaciteit effectief benut.

Gelet op de aard en omvang van de vervoerde produkten kan de pijpleiding geen echt substantiële bijdrage leveren aan de vermindering van het vervoer over de weg. Wel moet geconstateerd worden, dat sprake is van een relatief veilige transportwijze, die zo veel mogelijk gestimuleerd moet worden.

3.11. Regionale luchthavens

In Vlaanderen zijn er vier regionale luchthavens, namelijk :

- Antwerpen/Deurne;
- Oostende;
- Grimbergen;
- Kortrijk-Wevelgem.

Hoewel deze luchthavens geen substantiële bijdrage kunnen leveren in het oplossen van de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen is één nadere beschouwing van de positie ervan in dit kader wel opportuun.

De eerste twee genoemde luchthavens hebben een omvang van betekenis en zijn opgenomen in het internationale net van lijndiensten voor vracht en personen. De twee andere vervullen een rol als thuishaven voor sport- en recreatieluchtvaart, zakenvluchten en dergelijke ("general aviation").

Het beheer van Antwerpen/Deurne, Oostende en Grimbergen berust momenteel nog bij de Regie der Luchtwezen, weliswaar onder voogdij van de Gemeenschapsminister. Het is de bedoeling om in 1991 een nieuwe exploitatieformule op te starten, met mogelijke inbreng van privé-kapitaal. Het beheer van Kortrijk-Wevelgem berust bij de Interkommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem en valt niet onder de Gemeenschapsminister; deze wordt dan ook niet verder in beschouwing genomen.

De luchthaven **Antwerpen/Deurne** werd in 1989 door 170.000 passagiers gebruikt. 80% hiervan maakte gebruik van een lijnvlucht. Er zijn lijnverbindingen met Amsterdam (vier maal per dag), Londen-Gatwick (vier maal per dag) en Londen-Heathrow (tweemaal per dag). Het charterverkeer en het vrachtverkeer zijn van geringe betekenis.

De evolutie van Oostende heeft grote schommelingen gekend. Het passagiersverkeer is in het midden van de jaren '80 gaan afnemen. Het vrachtverkeer is de laatste jaren sterk toegenomen. Deze trend kan zich doorzetten indien Oostende erin slaagt zich te ontwikkelen tot internationaal en intercontinentaal vrachtcentrum.

Verder zijn er plannen voor de ontwikkeling van een basis voor onderhoud en "upgrading" van grote vliegtuigen.

Het verkeer op **Grimbergen** bestaat vrijwel uitsluitend uit "general aviation".

De beschikbare infrastructuur is in het algemeen onderbenut. Er zijn geen capaciteitsknelpunten.

luchthaven	passagiers		vracht (ton)		bewegingen	
	1985	1989	1985	1989	1985	1989
Antw/Deurne	140.656	170.422	355	154	53.915	67.021
Oostende	189.515	102.312	19.678	33.625	30.448	44.759
Grimbergen	21.999	34.019		-	66.919	101.163

tabel 3.11.1 Vervoer via de regionale luchthavens

3.12. Telematica

De ontwikkeling van de telecommunicatie maakt het steeds meer mogelijk om op ruimtelijk gespreide punten data te verzamelen en om die vervolgens centraal te verwerken. De sector verkeer en vervoer, met zijn bij uitstek ruimtelijke component, kan op verschillende wijzen van deze ontwikkelingen profiteren. Het verzamelbegrip voor toepassingen waarbij informatica en telecommunicatie samen een rol spelen is telematica.

Telematica in het verkeer en vervoer kent zes deelgebieden :

- reisplanning met behulp van reizigersinformatie-systemen;
- verkeersgeleiding;
- handhaving van regelgeving en bewaking van vervoersstromen;
- begeleiding en afhandeling van vervoersstromen (met name met het oog op informatiesystemen);
- marktbemiddeling en transacties in het goederenvervoer;
- substitutie van verplaatsingen.

In Vlaanderen kan een deel van de activiteiten van het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica tot de telematica-toepassingen worden gerekend : het centraal verzamelen van telgegevens en het meten van voertuigsnelheden om files e.d. te detecteren. In de sfeer van marktbemiddeling voor verladers en vervoerders kunnen de systemen Videotrans en Teleroute genoemd worden.

In de sfeer van de telematica komen nieuwe toepassingen in snel tempo beschikbaar. Binnen de beleidsstrategie voor verkeer en vervoer zal hier op gepaste wijze op moeten worden ingehaakt.

Als aandachtsvelden kunnen genoemd worden :

Bereikbaarheid en telematica

De bereikbaarheid over de weg is alleen een probleem in de agglomeraties Antwerpen en Brussel. Hier kunnen maatregelen als toeritdosering, wisselbewegwijzering en verkeerssignalering (homogeniseren) kansrijk zijn.

Verkeersveiligheid en telematica

In de stedelijke agglomeraties kan winst worden geboekt door het beheersen van verkeersstromen door middel van monitoring en signalering.

Milieu en telematica

De belangrijkste bijdrage tot het milieu is het afremmen van de groei van het autoverkeer. Substitutie van fysieke verplaatsingen door telewerken (thuiswerken via telecommunicatie) is in dit verband van belang.

Openbaar vervoer en telematica

De kwaliteit van het openbaar vervoer kan worden vergroot door betere informatievoorziening voor en tijdens de reis. Ook in de zin van speciale rijstrookbestemming en de bewaking daarvan kan telematica een nuttig middel zijn.

4. Strategie en beleid

4.1. Algemeen

Zoals duidelijk mag zijn uit de analyse in het voorgaande hoofdstuk, zal de automobilititeit in de komende jaren nog aanzienlijk toenemen. Indien het huidige beleid wordt doorgezet, zal tot het jaar 2005 een gemiddelde groei van de auto-intensiteit met 40 % optreden.

Als verder geen andere aanpak wordt gekozen, zullen de negatieve effecten van deze groei onevenredig toenemen.

Daarom werd als hoofddoelstelling voor het verkeers- en vervoersbeleid geformuleerd, dat de mobiliteit in Vlaanderen geoptimaliseerd moet worden door een beheersgerichte, procesmatige aanpak. Deze aanpak moet de leefbaarheid in acht nemen, de bereikbaarheid van gewenste bestemmingen garanderen en de mobiliteit betaalbaar houden, met behoud van de individuele keuzevrijheid.

Dit beleid moet er dus op gericht zijn om de negatieve effecten van de bereikbaarheid (emissies, ongevallen, barrièrewerking, ruimtebeslag, openbaar vervoertekorten) tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau terug te brengen. Het is duidelijk dat de auto in dit kader een centrale plaats inneemt, zowel in positieve als negatieve zin. Om bijvoorbeeld de in de probleemanalyse genoemde emissiewaarden te halen, zou het autoverkeer eigenlijk niet verder mogen toenemen. In relatie tot de verkeersveiligheid geldt een soortgelijke constatering.

Zonder ingrijpen van buitenaf zal het autogebruik toenemen. Omdat die groei vooral bepaald wordt door demografische en sociaal-economische ontwikkelingen, zal het niet eenvoudig zijn om in dit proces in te grijpen. Een enkel middel om het autogebruik op het huidige niveau te stabiliseren bestaat niet. Een integrale benadering van de problematiek is noodzakelijk, waarbij alle delen van het beleidsveld aan de orde komen, evenals aangrenzende gebieden, zoals de ruimtelijke ordening.

Een beleid dat aldus de verdere groei van het autoverkeer enigszins wil beperken zal in ieder geval de volgende elementen moeten bevatten :

Verhoging van de kosten van het autosysteem voor de gebruiker (brandstofkosten, gebruik van de weg)

Heffingen voor het gebruik van de weg zijn een middel voor de herverdeling van de vraag naar plaats en tijd. De wegcapaciteit kan beter worden benut. Kilometerreductie en emissiebeperking zijn ondergeschikte effecten.

Verhoging van de brandstofprijs is primair gericht op emissiebeperking. Het belangrijkste effect is het gebruik van zuiniger auto's en een zuiniger rijgedrag. Slechts indien zeer grote verhogingen worden doorgevoerd, heeft dit ook effect op het autogebruik en dus op het verkeersaanbod.

Zonder brandstofprijsverhoging zal het overigens zeer moeilijk zijn forse emissiereducties te realiseren.

Het invoeren van hoge parkeertarieven en parkeerrestricties op plaatsen waar de ruimte beperkt is (o.m. centra van agglomeraties)

Parkeermaatregelen hebben alleen effect in grote en middelgrote steden en dan nog slechts in gedeelten hiervan. De meeste verplaatsingen worden er dus niet door beïnvloed. Maar parkeermaatregelen kunnen juist daar worden genomen waar een goed openbaar vervoeralternatief aanwezig is en op die manier het openbaar vervoergebruik ondersteunen. Tevens kan dit plaatselijk tot een ander ruimtegebruik leiden.

Algehele snelheidsreductie i.v.m. de gewenste beperking van de uitstoot van vervuilende stoffen

Een algemene snelheidsbeperking is een effectief middel zowel uit milieu- als veiligheidsoogpunt.

In samenhang met een functionele typologie van het wegennet zijn hiertoe kansrijke mogelijkheden aanwezig. In de steden kan daartoe een niet onaanzienlijke bijdrage worden geleverd door een systematische en integrale aanpak van de verkeers- en vervoersproblematiek. Het opstellen van verkeerscirculatieplannen is hiervoor het adequate middel.

Bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer mede
i.v.m. het gunstige ruimtegebruik

Het openbaar vervoer dient een zodanige opzet, capaciteit en kwaliteitsniveau te hebben dat naast de sociale vangnetfunctie (voor mensen die geen auto kunnen of willen gebruiken) deze vervoerwijze in veel situaties aantrekkelijk wordt als alternatief voor autogebruik. Alleen in specifieke relaties kan het openbaar vervoer uit zichzelf tegen redelijke kosten aantrekkelijker zijn dan de auto. Het gebruik van het openbaar vervoer zal (op kansrijke relaties) dan ook bewust gestimuleerd moeten worden.

Bevordering van het fietsgebruik met name in het woon-
werkverkeer en het woon-schoolverkeer

Bevordering van carpoolen

Hierna zullen de essentiële onderdelen voor het hoger
omschreven beleid worden vastgesteld.

4.2, Hoofdpijnen van beleid

Het verkeers- en vervoersbeleid moet zich de komende jaren vooral richten op die onderdelen van het totale beleidsveld, die bijdragen tot een efficiënter en veiliger gebruik van de beschikbare verkeersruimte en een verbetering van de leefbaarheid.

Hierbij zal het accent van het beleid op korte termijn liggen op de bevordering van het openbaar vervoer in congestiegebieden, algehele verhoging van de verkeersveiligheid, verbetering van de leefbaarheid en bevordering van het fietsverkeer.

Concreet leidt dit tot de volgende aanpak, waarbij de accenten van het beleid in een aantal thema's zal worden samengevat.

4.2.1. Accenten van het beleid

Openbaar vervoer

Het is duidelijk dat het openbaar vervoer door zijn gunstig ruimtebeslag een belangrijke bijdrage kan leveren om een andere lijn in te zetten t.a.v. de mobiliteit. Maar dan moet dit openbaar vervoer op zichzelf wel competitief zijn met de auto.

De bevordering van het openbaar vervoer dient zich daarom te richten op :

- Hoogwaardig treinvervoer tussen de grote en middelgrote steden, teneinde hier de bestaande openbaar vervoer-aandelen tenminste te behouden en zo mogelijk te vergroten.

- Verbetering van het openbaar vervoer op belangrijke woon-werkrelaties (met name binnen de stadsgewesten), zodanig dat de reistijdverhouding openbaar vervoer/auto aanzienlijk gunstiger wordt voor het openbaar vervoer. Dit betekent onder andere inzet van snelbussen en sneltrams, meer directe verbindingen en verhoging van frequenties.
- Wil er sprake kunnen zijn van sneltussen en sneltrams, dan dient een beleid te worden ingezet, dat zich richt op de realisatie van stiptheid en regelmaat. Dit kan slechts bereikt worden door programma's op te stellen die een optimale doorstroming garanderen. In het bijzonder is sprake van eigen beddingen voor bus en tram op die plaatsen waar filevorming van het autoverkeer optreedt. Dit kan ook het geval zijn op autosnelwegen (pechstrookgebruik). Daarnaast dient het openbaar vervoer op grote schaal de mogelijkheid te krijgen om verkeerslichten te beïnvloeden. In samenhang met een verkeerscirculatieplan kunnen deze maatregelen een effectief middel vormen om het openbaar vervoer te bevorderen.
- Daarnaast zal een algemene verbetering van imago en bekendheid met het openbaar vervoer moeten worden bewerkstelligd.
- Uniformiteit en integratie van vervoerbewijzen en tarieven is tenslotte een absolute noodzaak om de drempels van het openbaar vervoer te slechten.

Samengevat in één thema:

"Bus, tram, trein : voorrangslijn"

Het openbaar vervoer moet en kan een belangrijke pijler worden in het te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. Zeker in en rond de stedelijke centra kan het openbaar vervoer een volwassen alternatief voor de auto zijn. Om dit waar te maken, moet letterlijk en figuurlijk voorrang verleend worden aan bus, tram en trein. Daarmee willen we een forse toename van het aantal reizigers bereiken. + 20 % op bepaalde voorstedelijke lijnen moet haalbaar zijn.

Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal ongevallen ook in absolute zin te verminderen zal de volgende aanpak worden gevolgd :

- De ernstigste zwarte zones (met onder meer de kruispunten) zullen worden aangepakt.
- Er zullen gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen worden opgesteld.
- Er zullen fietsvoorzieningen worden aangelegd langs die gewestwegen buiten de bebouwde kom waar veel gefietst wordt.
- Het doortochtenbeleid zal worden voortgezet. Dit zal gericht zijn op het terugdringen van de positie van de auto op wegen met drie-, vier- en meer stroken binnen de bebouwde kom door herinrichting van die wegen, teneinde tot verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid te komen en de stedenbouwkundige/ruimtelijke kwaliteit te vergroten.
- Er dient een strikt handhavingsbeleid te komen.
- De inrichting van zone 30 - gebieden zal intensief gestimuleerd worden.

Samengevat in één thema:

"Onveiligheid -10 % : onmetelijk belangrijk !" II

Verkeersonveiligheid is nooit te accepteren. In vijf jaar tijd moet het aantal ongevallen met doden en ernstig gewonden met minstens 10 % naar beneden. Het onveiligheidsgevoel op en langs onze wegen is echter niet in cijfers uit te drukken. Maar ook een verbetering op dit terrein is onmetelijk belangrijk, reken maar!

Het fietsverkeer

Bevordering van het utilitaire gebruik van de fiets kan vooral gebeuren door veiligheid en comfort te vergroten. Daartoe zal het beleid vooral gericht worden op :

- de aanleg van veilige fietsroutes op kansrijke trajecten binnen de steden, in het bijzonder die van middelgrote omvang. Enerzijds kan dit door vrijliggende fietspaden aan te leggen, anderzijds door fietsroutes door rustige straten te laten lopen, waarbij omrijden moet worden vermeden. Ook hiervoor is een verkeers-circulatieplan gewenst.

- de aanleg van vrijliggende fietspaden langs die gewestwegen buiten de kom, waar veel gefietst wordt.

Samengevat in één thema :

"Fiets : net - werk"

De fiets is het ideale vervoermiddel voor de korte en middellange afstand. Vooral in het zogenaamde voor- en natransport kan de fiets veel tijd en ruimte besparen. Om het fietsgebruik te stimuleren dient een reeks veiligheids- en comfortverhogende maatregelen te worden getroffen.

Een samenhangend pakket van wetgevende, circulatie-bevorderende en infrastructurele initiatieven.

Net - werk!

Leefbaarheid

Ten aanzien van de leefbaarheid zal het beleid zich richten op :

- voortzetting van het doortochtenprogramma, gericht op het terugdringen van de overheersende positie van de auto. Door de herinrichting zal men weer de ruimte moeten krijgen om op aangename wijze langs die straten te verblijven; ook het oversteken moet daardoor weer gemakkelijk worden.
- snelheidsreductie, zowel binnen de bebouwde kom als erbuiten. Deze maatregel zal bijdragen tot de reductie van de emissie van vervuilende stoffen en van de geluidhinder, tot de verhoging van de verkeersveiligheid en de verbetering van de verkeersleefbaarheid (en minder ongevallen en minder dreiging vanwege het verkeer).
- uitvoering van een programma voor de aanleg van voorzieningen ter vermindering van de geluidshinder, zoals geluidsschermen, fluisterasfalten fluisterbeton;
- geen verdere versnippering van de schaarse ruimte. Slechts onder zeer dwingende omstandigheden zal worden besloten tot aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur.
- beter uitwerken van milieu-effect-rapportages voor grote bouwprojecten, infrastructuurprojecten en dergelijke;
- verplicht stellen van mobiliteits-effect-rapportages voor nieuwe bedrijvenlocaties;
- gerichte sensibiliseringsprogramma's. Deze zullen met name betrekking hebben op selectief autogebruik en een beheerst rijgedrag.
- waar mogelijk bevorderen van een schoner en zuiniger wagenpark.

Samengevat in één thema:

" Kom in : 60 - min !"

Het gemotoriseerde verkeer mag de leefbaarheid in de omgeving niet aantasten. De snelheid is hier de cruciale factor. In de bebouwde kom moeten we daarom, óók op regionale verkeerswegen, naar een snelheidsverlaging tot minder dan 60 km/uur. Graag traag : de omgevingsvraag.

Beleidsadvisering

- Voorts wordt het beleid erop gericht om te komen tot een Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer, samengesteld uit deskundigen op dit gebied. Deze Raad zal op verzoek of op eigen initiatief adviezen uitbrengen aan de Minister van Openbare Werken en Verkeer.
- Tevens zal de bundeling van kennis op het gebied van verkeer en vervoer worden gestimuleerd, onder meer door versterking van de positie en uitbouw van de functies van bestaande organen en instituten op het onderhavige gebied, dit in samenwerking met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Samengevat in één thema :

"Ook deskundigheid mobiliseren"

Het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen zal de paardekrachten moeten intomen op een doordachte wijze. Dit kan slechts, wanneer middelen worden gemobiliseerd om op alle niveaus deskundigen voor de kar te spannen en de deskundigheid te bevorderen. Ook het denken is in beweging.

4.2.2. Het beleid t.a.v. de andere mobiliteitsaspecten

Autoverkeer

In hoofdstuk 3 is een grofmazig hoofdwegennet gedefinieerd, dat moet dienen om de bereikbaarheid over de weg van de belangrijkste maatschappelijke functies in de agglomeratie te garanderen. Dit leidt tot het volgende beleid ten aanzien van het hoofdwegennet :

- optimalisering van de ring om Antwerpen en om Brussel. Zowel door verkeerstechnische, wegenbouwkundige als elektronische middelen. Hierbij wordt onder meer gedacht aan snelheidsbeheersing en toeritdosering. Ook de mogelijkheid en het effect van een carpool- en snelbusstrook zal daarbij worden onderzocht.
- afwerking van het autosnelwegennet. Het gaat hierbij om enkele ontbrekende delen.
- bijzondere aandacht behoeft de hinterlandverbinding van Zeebrugge.
- tot stand brengen van uniformiteit in de vormgeving van het wegennet:
- terugdringen van files ingevolge wegwerkzaamheden en ongevallen, onder meer door stringente toepassing van aangepaste werktijden;
- achterstallig onderhoud inlopen:
- goede registratie van de ontwikkeling van de filevorming.

Ruimtelijke ordening

De ruimtelijke ordening zal zich moeten richten op :

- versterking van de woon- en kantoorfunctie in de binnenstedenenspecifiekin stadsvernieuwingsgebieden;
- versterking van de woon- en kantoorfunctie in stationsomgevingen:
- verkeersvrij maken van delen van binnensteden:
- een stringent parkeerbeleid, gericht op het zinvol terugdringen van de positie van de auto:
- het vastleggen van mobiliteitseffecten in het kader van de gewestplannen en bijzondere plannen van aanleg.

Carpooling

Carpoolmaatregelen zullen bestaan uit :

- aanleg of reservering van aparte carpoolstroken:
- ontheffing bij parkeerrestricties en toepassing van gereduceerde parkeertarieven;
- aanleg van carpoolplaatsen:
- stimuleren van de organisatie van carpooling.

Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer zal de strategie gericht zijn op het bieden van een hoogwaardig pakket van vervoersmogelijkheden, zowel via de weg, per spoor als over water. Het beleid zal zich daarom richten op :

- het bevorderen van een goede doorstroming van het goederenvervoer over de weg:
- versterking van de positie van het goederenvervoer per spoor:
- het aanbieden van een hoogwaardig vaarwegennet op belangrijke internationale relaties:
- stimuleren van het gecombineerd vervoer. Dit biedt een goede mogelijkheid om binnenvaart en spoor een grotere bijdrage te laten leveren in het totale goederenvervoer en onnodige kilometers over de weg te voorkomen. Hoewel het aandeel gecombineerd vervoer nu reeds toeneemt, moet wel worden beseft dat er op korte termijn geen drastische verschuivingen mogen worden verwacht .

Binnenvaart

Ten aanzien van de binnenvaart is het beleid erop gericht de eerste prioriteit te leggen bij die werken, die van belang zijn voor de afwerking van het hoofdvaarwegennet. Concreet betekent dit voor de korte termijn :

- voltooiing van de werken op het Albertkanaal;
- afronding van de werkzaamheden aan het kanaal Brussel-Rupel.

Pijpleidingen

Ten aanzien van pijpleidingen zal het beleid gericht worden op het onderzoeken van mogelijkheden om het gebruik van pijpleidingen voor daartoe geschikte goederen te stimuleren.

Regionale luchthavens

Zoals reeds in de nota over de regionale luchthavens is gestipuleerd, geldt als beleid :

- De regionale luchthavens dienen in principe financieel zelfstandig te kunnen opereren. Vanaf **1995** moeten ze economisch rendabel zijn.
- Dit moet worden bereikt door verhoging van de tarieven, verruiming van de commerciële inkomsten en herziening van de boekhoudstructuur.
- Indien de nieuwe aanpak succes heeft, is het mogelijk dat er investeringen nodig zijn om verdere **markt-**ontwikkeling mogelijk te maken.

Telematica

Ten aanzien van telematica wordt het beleid gericht op :

- door het opzetten van studieprojecten de mogelijkheden onderzoeken, die informatica en telecommunicatie bieden als substitutie van fysieke verplaatsingen;
- het opzetten van pilootprojecten in de sfeer van verkeersgeleiding (toeritdosering, uniformering van het snelheidsgedrag) en handhaving van verkeersregels.

5. Financiële aspecten

Dit hoofdstuk geeft in grote lijnen de opbouw van de begroting van Openbare Werken en Verkeer weer. Vervolgens wordt geschetst wat de financiële consequenties zijn van de gekozen strategie.

De begroting bestaat voor 55% uit lopende uitgaven en voor 45% uit investeringen.

begrotingshoofdstuk	investeringen	som lopende uitgaven
	in miljoen BF	en investeringen in miljoen BF
Lonen/wedden		5760
Waterwegen/binnenvaart	1831	2984
Havens, loodswezen, zeescheepvaart	6012	9497
Waterkering en -beheersing	968	1274
Wegen	6430	9625
Gemeenschappelijk vervoer	1396	8298
Regionale luchthavens en vliegveld		63
Gebouwen	216	216
Algemeen	96	275
Totaal	16949	37992

tabel 5.1. Begrotingscijfers 1990

De belangrijkste posten in de **lopende uitgaven** zijn :

personeelsuitgaven	5.8 mld
onderhoud	5.7 mld
bijdrage aan vervoermaatschappijen	6.8 mld
totaal	17.3 mld

Genoemde posten vormen 83% van de lopende uitgaven.

De belangrijkste **investeringsposten** zijn :

waterwegen/binnenvaart	1.8 mld
havens, loodswezen, zeescheepvaart	6.0 mld
wegen	6.4 mld
gemeenschappelijk vervoer	1.4 mld
totaal	15.6 mld

De genoemde posten vormen 92% van de investeringen.

Op grond van de geformuleerde strategie wordt een groot aantal projecten aanbevolen voor aanpak en uitvoering op korte termijn. Betrouwbare kostenramingen zijn slechts voor een deel van deze projecten beschikbaar.

Voor zover het gaat om het programma "waterwegen/binnenvaart" is er sprake van voortzetting van reeds aangevatte projecten. Nieuw is dat waterwegen met een trafiek van minder dan vijf miljoen ton per jaar op korte termijn een lagere prioriteit krijgen. Desondanks zullen de investeringen de eerstkomende jaren op tenminste het huidige niveau moeten blijven.

Het programma "havens, loodswezen, zeescheepvaart" is geen onderwerp geweest van deze studie. Dit betreft ondermeer meerjarige investeringsprojecten in havens, sluizen en dokken. Ook belangrijke baggerwerken maken deel uit van dit programma.

Zowel voor het programma "wegen" als voor het programma "gemeenschappelijk vervoer" leidt deze strategie tot substantiële extra inspanningen.

Een ruwe schatting leidt tot de volgende bedragen per jaar :

openbaar vervoer	1.5 mld
verkeersveiligheid	1.0 mld
verkeersleefbaarheid	0.2 mld
overige projecten	0.3 mld
totaal	3.0 mld

Een verantwoording van deze bedragen is opgenomen in de nota van toelichting.

Van enkele omvangrijke projecten, zoals verkeerssignalering en toeritdosering zijn op dit moment de kosten ook niet indicatief aan te geven. Hier is nadere uitwerking noodzakelijk.

Een en ander betekent dat het investeringsniveau voor de programma's "wegen" en "gemeenschappelijk vervoer" met minimaal drie miljard per jaar dient toe te nemen, wil uitvoering van de gekozen strategie effectief mogelijk zijn.

Teneinde althans voor een deel in de benodigde gelden te kunnen voorzien, wordt de instelling van een **mobiliteitsfonds** overwogen. Dit fonds zal met name gelden moeten leveren voor :

1. de thema-onderwerpen van de beleidsaccenten openbaar vervoer, veiligheid en leefbaarheid,
2. het stimuleren van toegepast wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer en
3. het stimuleren van het opstellen van verkeerscirculatieplannen.

De mogelijkheden daartoe zullen op korte termijn worden onderzocht.

6. Het programma

Het programma vormt de concrete uitwerking van de beschreven beleidsaanpak. Het is onderverdeeld **per** aandachtsgebied. De volgende aandachtsgebieden worden onderscheiden :

- verkeersveiligheid;
- verkeersleefbaarheid;
- langzaam verkeer;
- openbaar vervoer;
- wegen;
- binnenvaart;
- goederenvervoer per spoor;
- vervoer per pijpleiding;
- regionale luchthavens;
- telematica;
- verkeersbeleid in het algemeen.

Per aandachtsgebied worden de projecten aangeduid. Voor zover relevant zijn de projecten verder gerangschikt per provincie, zodat gemakkelijk een indruk wordt verkregen van de regionale spreiding.

Projecten die al in uitvoering zijn, zoals bijvoorbeeld de Liefkenshoektunnel, zijn niet expliciet in het programma opgenomen. Deze projecten worden wel genoemd in het totaaloverzicht van projecten, dat in de nota van toelichting is opgenomen.

6.1. Verkeersveiligheid

Het programma verkeersveiligheid richt zich op het opruimen van ongevallenconcentraties, **op** een gebiedsgewijze aanpak van de onveiligheid (gericht op de relatief onveiligste gemeenten) en op kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers.

Onder ongevallenconcentraties worden enerzijds begrepen de onveiligste kruispunten en anderzijds de onveiligste wegvakken.

Aanpak meest onveilige kruispunten

De meest onveilige kruispunten, met tenminste acht letselongevallen per jaar, zullen bij voorrang worden verbeterd. Eerst zal een onderzoek worden uitgevoerd op basis van geregistreerde ongevallen om per kruispunt de noodzakelijke maatregelen te bepalen. De betreffende maatregelen zullen **nog** binnen de IMP-periode tot uitvoering komen.

Deze prioritaire kruispunten bevinden zich in:

- de provincie Antwerpen :
Lier, Antwerpen (drie kruispunten), Wijnegem (twee kruispunten), Schilde, Herentals;
- Vlaams Brabant :
Machelen, Vilvoorde, Leuven;
- de provincie Limburg :
Hasselt (twee kruispunten), Beringen, Overpelt, Genk,
Lanaken (twee kruispunten);
- de provincie Oost-Vlaanderen :
Gent (vijf kruispunten), Dendermonde, Beveren;
- de provincie West-Vlaanderen :
Bredene, Izegem.

Aanpak onveiligste wegvakken

De, in relatie tot de verkeersintensiteit, meest onveilige wegvakken zullen eveneens worden verbeterd. Er zal een onderzoek worden uitgevoerd op basis van de geregistreerde ongevallen om per wegvak de noodzakelijke maatregelen te bepalen. De betreffende maatregelen zullen nog binnen de IMP-periode tot uitvoering komen.

Hieronder staan de wegvakken met twee of meer letselongevallen per miljoen motorvoertuigkilometer (in de periode 1986-1988).

De betreffende wegvakken bevinden zich in :

- de provincie Antwerpen :
N1 ter hoogte van Mortsels en ter hoogte van Antwerpen
N11 ter hoogte van Antwerpen
N12 ter hoogte van Schilde en ter hoogte van Malle
N16 ter hoogte van Bornem
- Vlaams Brabant :
N2 ter hoogte van Leuven
N3 ter hoogte van Leuven en ter hoogte van Tienen
N8 ter hoogte van Brussel en ter hoogte van Schepdaal

- de provincie Limburg :
 - N2 ter hoogte van Hasselt
 - N29** ter hoogte van **Beringen**
 - N73 ter hoogte van Leopoldsbrug
 - N74 ter hoogte van Hasselt
 - N78 ter hoogte van Neerharen en ter hoogte van Maasmechelen

- de provincie West-Vlaanderen :
 - N8 ter hoogte van Kortrijk
 - N34 ter hoogte van Wenduine en ter hoogte van Nieuwpoort
 - N43 ter hoogte van Kortrijk
 - N371 ter hoogte van Blankenberge

- de provincie Oost-Vlaanderen :
 - N9** ter hoogte van Eeklo
 - N43 ter hoogte van Deinze
 - N47 ter hoogte van Dendermonde
 - N70** ter hoogte van Lochristi en ter hoogte van Sint-Niklaas

Aanpak onveiligste gemeenten

Er is vastgesteld dat 44 gemeenten in Vlaanderen structureel onveiliger zijn dan de overige gemeenten. **Voor** elk van deze gemeenten zal een **verkeersveiligheidsplan** worden opgemaakt waarin de onveiligheid wordt geanalyseerd en waarin voorstellen worden uitgewerkt om de toestand te verbeteren. Voor zover de voorstellen betrekking hebben op gewestwegen zal het gewest voor de uitvoering zorg dragen. Voor zover de voorstellen gemeentelijke wegen betreffen zal het gewest de uitvoering stimuleren. In dit verband zal een **subsidieregeling** worden ingesteld voor het opstellen van **gemeentelijke verkeersplannen**.

Voor 23 van de 44 gemeenten wordt de onveiligheid voor een onevenredig hoog deel veroorzaakt door gewestwegen. In deze gemeenten zal de verkeersveiligheid met prioriteit worden verbeterd.

De betreffende gemeenten zijn :

- in de provincie Antwerpen :
 - Wommelgem, Malle, Zandhoven, Wijnegem, Grobbendonk, Brasschaat, Herentals, Lier, Mol

- in Vlaams Brabant :
Bekkevoort, Drogenbos, **Machelen**, Vilvoorde, **Aarschot**
- in de provincie Limburg :
Leopoldsburg, Overpelt, Bree, Hasselt, Hechtel-Eksel,
Zonhoven, Tessenderlo
- in de provincie Oost-Vlaanderen :
Eeklo, Melle, Aalter, Nazareth, Waasmunster,
Kaprijke, Horebeke, Lokeren
- in de provincie West-Vlaanderen :
Koksijde, Middelkerke, **Damme**, Veurne, De Haan,
Nieuwpoort, De Panne, Zuienkerke, Lichtervelde,
Torhout, Bredene, Blankenberge, Waregem, Knokke-Heist,
Spiere-Helkijn

Aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers

De volgende groepen verkeersdeelnemers moeten worden benaderd via voorlichting, acties en dergelijke :

- de leeftijdsgroep 60 jaar en ouder;
- bromfietzers in de leeftijdscategorie 15 t/m 19 jaar;
- langzaam verkeer in het algemeen: voetgangers, fietsers en bromfietzers.

Studieprojecten

- Studie naar de verkeersveiligheid in relatie met de verkeersintensiteit voor het gehele gewestwegennet

Op dit moment is voor het gewestwegennet alleen het absolute aantal ongevallen per wegvak en per kruispunt bekend. Door het aantal ongevallen te relateren aan de verkeersintensiteit wordt een veel beter inzicht verkregen in de relatieve veiligheid van wegen. Dit is een belangrijke maatstaf om prioriteiten te bepalen. In het IMP is een eerste aanzet gegeven door de meest onveilige wegvakken vast te stellen, maar dit moet op uitgebreidere schaal gebeuren en jaarlijks worden geactualiseerd.

- Aanpassing van de registratie van verkeersongevallen

Het blijkt dat de registratie van de exakte plaats van een ongeval regelmatig achterwege blijft. Bij analyses op wegvakniveau leidt dit tot vertekening. Voorts worden de manoeuvres die tot het ongeval leidden niet of onvoldoende geregistreerd. Juist deze manoeuvres zijn bijzonder belangrijk om op kruispunt- of wegvakniveau ongevallen te kunnen analyseren en maatregelen te kunnen vaststellen. Voor het slagen van zowel het project aanpak onveilige kruispunten, als het project onveilige wegvakken is deze studie essentieel.

- Ontwikkelen van een methode voor systematische aanpak van zwarte punten.

Het doel van deze studie is een handleiding op te stellen voor wegbeheerders waarmee een meer systematische aanpak van onveilige verkeerssituaties mogelijk wordt. Het gaat hierbij om het systematisch opsporen, analyseren en vaststellen van maatregelen bij ongevallenconcentraties.

- Studie naar de mogelijkheid tot voorkoming van ongevallen door aanpassing van de verkeersregeling bij linksafslaand verkeer.

- Studie naar de mogelijkheden tot vermindering van het aantal en de ernst van ongevallen waarbij vrachtverkeer is betrokken.

6.2. Verkeersleefbaarheid

Het programma verkeersleefbaarheid is gericht op het terugdringen van de barrièrewerking door het verkeer en het terugdringen van luchtvervuiling en geluidoverlast door verkeer.

Barrièrewerking

Het doel van het project is om in steden en dorpen de barrièrewerking door het autoverkeer te verminderen, met name door de verkeersruimte en de verblijfsruimte aan te passen ten gunste van de verkeersleefbaarheid. Er wordt groot belang gehecht aan de herinrichting van de "oude" routes, parallel aan de autosnelwegen, en aan de routes met wegvakken met meer dan twee rijstroken.

De volgende **parallele routes** komen voor herinrichting in aanmerking :

- N1 Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel
- N2/3 Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Luik
- N2 Diest-Hasselt-Bilzen
- N6 Brussel-Halle
- N8 Kortrijk-Menen-Ieper
- N9 Gent-Aalst-Asse-Brussel
- N12 Antwerpen-Schilde-Turnhout
- N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen
- N32 Brugge-Torhout-Roeselare-Menen-Franse grens
- N43 Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens
- N70 Gent-Lokeren-St Niklaas-Antwerpen
- N139 Oud-Turnhout-Nederlandse grens

De volgende wegen met meer dan twee rijstroken komen in aanmerking voor **herinrichting binnen de kommen** :

- N2 Leuven-Diest
- N9 Brugge-Eeklo-Gent
- N14 Mechelen-Duffel-Lier
- N16 Mechelen-Willebroek-St Niklaas
- N26 Mechelen-Leuven
- N31 Brugge-Zeebrugge
- N34 Knokke-Heist-Oostende-De Panne
- N37 Roeselare-Tielt
- N44 Aalter-Maldegem
- N45 Aalst-Ninove

- N78 Lanaken-Maaseik
- N79 Tongeren-Nederlandse grens
- N371 Brugge-Blankenberge.

Enkele van de genoemde wegen maken deel uit van het hoofdwegennet. Hoewel de verkeersfunctie op deze wegen van belang blijft, zijn ook hier ingrepen nodig om binnen de kommen de leefbaarheid te verbeteren.

Vergelijking van de verkeersveiligheidsprojecten met het project barrièrewerking leert dat er vele locaties zijn die in beide projecten prioriteit hebben :

Onder verkeersveiligheid zijn 27 kruispunten, 17 wegen en 44 gemeenten geselecteerd waar de veiligheid moet worden verbeterd. Hiervan komen 13 kruispunten, 12 wegen en 25 gemeenten ook voor verbetering van de leefbaarheid in aanmerking.

Dit maakt duidelijk hoezeer de problematiek van veiligheid en van leefbaarheid verweven is.

Luchtvervuiling

- Studie naar normering luchtkwaliteit langs stedelijke wegen.

Het **doel is** enerzijds vast te stellen waar in stedelijke gebieden de luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer ernstig te wensen overlaat, anderzijds om maatregelen vast te stellen, bijvoorbeeld in de sfeer van de verkeerscirculatie, om tot kwaliteitsverbetering te komen.

Geluidhinder

Het project geluidhinder heeft de volgende aandachtspunten :

- Inventarisatie van woonbebouwing en scholen met een te hoog geluidsniveau ten gevolge van het wegverkeer voltooiën;
- Systematisch grenswaarde 65 dB(A) hanteren voor nieuwe woonbebouwing.

6.3. Langzaam verkeer

Het programma langzaam verkeer richt zich op de **fietser** en de voetganger. Voor de **fietser** voorziet het programma in de aanleg van fietsroutenetwerken in een aantal middelgrote Vlaamse steden. Voorts dienen op enkele wegvakken buiten de bebouwde kom de fietsvoorzieningen te worden verbeterd. Het programma voor de voetganger richt zich op de kwaliteit en de veiligheid van de voetganger in het algemeen.

Fietsroutenetwerken

'Het doel van dit project is het fietsen veiliger en comfortabeler te maken. Het project wil het fietsen in het woon-werkverkeer op deze wijze bevorderen. Het netwerk zal daarom moeten aansluiten bij het patroon van woon-werkverplaatsingen; De volgende zes steden komen met prioriteit voor een dergelijk netwerk in aanmerking:

- in de provincie Antwerpen :
Mechelen
- in de provincie Oost-Vlaanderen :
St **Niklaas**
- in de provincie West-Vlaanderen :
Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare

Fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom

Het doel van dit project is op wegen buiten de bebouwde kom waar relatief veel wordt gefietst, de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren, gericht op veiligheid en comfort. Wegen met meer dan duizend fietsers worden aangetroffen nabij de volgende plaatsen:

- in de provincie Antwerpen :
Turnhout
- in de provincie Limburg :
Hasselt, Lommel, Heusden-Zolder
- in de provincie Oost-Vlaanderen :
Aalst

Bij aanleg van fietsvoorzieningen verdient het aanbeveling deze ook binnen de bebouwde kom door te trekken.

Voetgangers

Het verbeteren van de voorzieningen voor de voetganger zal via een drietal projecten plaatsvinden, namelijk door

- richtlijnen vast te leggen voor verkeersvoorzieningen in verblijfsgebieden;
- subsidies in te stellen voor het opstellen van gemeentelijke verkeerscirculatieplannen;
- tussenkomst in de gemeentelijke kosten bij de herinrichting van doortochten.

Daarnaast speelt de verbetering van de voorzieningen voor de voetganger nadrukkelijk een rol in de verdere uitvoering van het doortochtenprogramma.

6.4, Openbaar vervoer

Het programma openbaar vervoer richt zich op verbetering van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer, met een duidelijk accent op snelheid, stiptheid en regelmaat. Bijzondere aandacht is vereist voor modernisering en imagoverbetering. Daarnaast zijn projecten voorzien gericht op maatwerk in landelijke gebieden, voor- en natransport voor treinreizigers, en kaart- en tariefintegratie.

Stedelijk openbaar vervoer

Het doel van dit project is de bevordering van het stedelijk openbaar vervoer. Aan de Vlaamse Vervoer Maatschappij zal worden gevraagd coherente voorstellente ontwikkelen voor kwaliteitsverbetering. Het project zal zich met name richten op de volgende gemeenten:

- in de provincie Antwerpen :
Antwerpen
- in de provincie Limburg :
Hasselt
- in de provincie Oost-Vlaanderen :
Gent
- in de provincie West-Vlaanderen :
Brugge, Kortrijk

Stadsgewestelijk openbaar vervoer

Het doel van dit project is het openbaar vervoer op belangrijke woon-werkrelaties zodanig te verbeteren dat concurrentie met de auto mogelijk zal zijn. De relaties zijn geselecteerd op basis van de omvang van het **woon-werkverkeer** (groot) en het huidige openbaar **vervoer-gebruik** (relatief laag).

- in de provincie Antwerpen :
Brasschaat-Antwerpen, Putte-Antwerpen, **Turnhout-**
Aarschot-Leuven, **Antwerpen-Wilrijk-Aartselaar-Boom-**
Brussel, (Eindhoven-)Turnhout-Antwerpen

- in de provincie Oost-Vlaanderen :
Destelbergen-Gent
- in Vlaams Brabant :
Brakel-Ninove-Brussel, Grimbergen-Brussel, Meise-
Brussel, Overijse-Brussel, Wemmel-Brussel

De relaties Turnhout-Aarschot-Leuven en Antwerpen-
Wilrijk-Aartselaar-Boom-Brussel betreffen zowel de
provincie Antwerpen als Vlaams Brabant.

Modernisering van het voertuigenpark

Het voertuigenpark is in een aantal gevallen niet modern te noemen. Verjonging is dringend gewenst om het openbaar vervoer een beter imago te verlenen. Het project modernisering voertuigenpark voorziet in de benodigde vervanging.

Pilootprojecten

Binnen het thema snelheid, stiptheid en regelmaat zal een pilootproject worden opgezet in de regio Antwerpen. Het project zal bestaan uit doorstromingsmaatregelen op de as **E34**, Turnhoutse Baan, Carnotstraat. Op de **E34** zal de bus in geval van file via de pechstrook kunnen rijden. Op de Turnhoutse **Baan/Carnotstraat** is ter verhoging van de snelheid een aparte openbaar vervoerbedding voorzien. Onder andere de **snelbus** op het traject Turnhout-Antwerpen zal van deze maatregel profijt hebben.

Ter verbetering van het imago van het openbaar vervoer zullen een of enkele snelbusprojecten vergezeld gaan van gerichte acties om het openbaar vervoer als concurrentiële vervoerwijze te promoten.

Experiment met de taxi als openbaar vervoermiddel tijdens stille uren. Hiertoe zal een overeenkomst worden gesloten die het mogelijk maakt tegen het gangbare openbaar vervoertarief op een of enkele lijnen met deze wijze van vervoer ervaring op te doen.

Studieprojecten

- Parkeer en Reisvoorzieningen aansluitend op het Antwerpse pre-metronet;
- studie naar de mogelijkheid van invoering van de trein taxi. De trein-taxi is een vorm van maat-openbaar vervoer, waarbij tegen gereduceerd tarief de taxi wordt gebruikt bij het voor- of natransport van een treinreis.
- studies naar systematische, dat wil zeggen lijnsgewijze, aanpak van stiptheid en regelmaat voor het openbaar vervoer. Prioriteit ligt hier bij de grote steden, Antwerpen en Gent.
- studie naar de mogelijkheid tot integratie van alle openbaar vervoertarieven en kaartsystemen:
- toetsing van de STAR-21 plannen aan het Vlaamse **verkeers-** en vervoersbeleid.

Spoorwegprojecten

- tot stand brengen van een Vlaamse spoorwegas vanuit Kortrijk over Gent en Antwerpen naar Hasselt met aansluiting te Rijsel op net van de Franse spoorwegen en doortrekking naar Maastricht en eventueel Aken en Keulen.
Snelle verbindingen en comfortabel materieel is hier een noodzaak.
- rechtstreekse verbinding Kortrijk-Gent-Brussel, in verband met de aansluiting op de SST:
- inkorten van de reistijd vanuit verder afgelegen plaatsen naar de grote centra door het inleggen van rechtstreekse en snelle piekuurtreinen, bijvoorbeeld :
 - Kortrijk-Gent-Brussel;
 - Genk-Hasselt-St Truiden-Brussel.
- inkorten van de reistijd door opvoeren van de snelheden op de grote IC-assen:
- aansluiting van West-Vlaanderen (**Oostende-Brugge-Kortrijk**) op de SST in Rijsel:

- opvoeren van de capaciteit op overbelaste assen vb. Brussel-Leuven-Landen, zodat de reizigers in comfortabele omstandigheden kunnen worden vervoerd;
- voorstedelijk vervoer vanuit de regio Leuven naar Brussel met rechtstreekse bediening van de kantoorwijken en industrieparken;
- aanleggen van een verbindingsbocht tussen de lijnen **35** en **36** te Leuven, waardoor rechtstreekse treinen naar Brussel mogelijk zijn vanuit Limburg via Aarschot;
- over de volledige lengte op dubbelspoor brengen van de lijn 21 Landen-Hasselt.

6.5. Wegen

Het programma wegen richt zich op het afronden van een consistent hoofdwegennet, capaciteitsverruiming bij enkele knelpunten, inlopen van het achterstallig onderhoud en op enkele studieprojecten, ter voorbereiding van latere besluitvorming.

Voltooiing hoofdwegennet

Onder dit project zijn de volgende werken gegroepeerd :

a) aanleg van nieuwe wegen

- A12 Antwerpen-Bergen op Zoom
- A18 Veurne-Franse grens

b) ombouw van bestaande wegen

- A12 Antwerpen-Boom-Brussel : ombouw tot autoweg
- R4 Kennedylaan bij Gent : ombouw tot autoweg
- N49 ombouw tot autosnelweg All. De eerste fase betreft het gedeelte Antwerpen-Zelzate. De tweede fase behelst het gedeelte Zelzate-Maldegem-Brugge.

Na realisatie van de verbinding Antwerpen-Bergen op Zoom dient de **N11** Antwerpen-Kapellen-Putte, daar waar. er aanleiding toe bestaat, binnen de kommen te worden heringericht.

Capaciteitsverruiming.

De volgende knelpunten zullen door capaciteitsverruiming worden aangepakt :

- **R1** verbreding tussen Borgerhout en Berchem
- **A1** verbreding viaduct voor toegang Craeybeckxtunnel
- **A14** verbreding uitgang Kennedytunnel (linkeroever)
- **R1** verkeerssignalering en toeritdosering op Antwerpse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabelesnelheidsbeperkingen capaciteitsvergroting
- **R0** verkeerssignalering en toeritdosering op Brusselse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabelesnelheidsbeperkingen capaciteitsvergroting

Onderhoud

Het doel van het project onderhoud is de achterstand in het wegonderhoud op korte termijn ongedaan te maken en een systeem in te voeren waarbij de onderhoudstoestand van het wegennet objectief is vastgelegd zodat voor de toekomst prioriteiten gesteld kunnen worden. Derhalve :

- inhaaloperatie achterstallig onderhoud;
- invoering rationeel wegbeheer.

Studieprojecten

De volgende studieprojecten zijn binnen het IMP voorzien:

- studie naar de aanleg van het zuidelijk deel van de Brusselse ring;
- studie naar de ombouw van de verbinding Hasselt-Lommel tot autoweg;
- studie naar de wenselijkheid van een betere verbinding tussen de **N49** en de **A14**;

- studie naar een tunnel onder het Amerikadok (Scheldelaan-Groenendaallaan);
- studie naar de voltooiing van de hoofdwegenstructuur rond Gent;
- studie naar de verbetering van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg;
- studie naar een vierde vaste Schelde-oeververbinding;
- herziening van de ontwerprichtlijnen voor **niet-**autosnelwegen;
- inventarisatie van gewenste parkeerplaatsen nabij op- en afritten van autosnelwegen ter stimulering van **carpooling** en taxi-stop;
- instellen van een projectgroep met als taak het realiseren van continuïteit in het wegprofiel.

6. 6. Binnenvaart

Het programma binnenvaart richt zich op de voltooiing van de belangrijke internationale assen alsmede de uitbouw van de assen Antwerpen-Luik en Antwerpen-Brussel ten behoeve van de duwvaart en de verbetering van de verbinding van Gent naar Noord-Frankrijk.

Capaciteit van het hoofdvaarwegennet

Voor de korte termijn zijn de volgende projecten voorzien :

- verbetering van het Albertkanaal door de afwerking van de sluis bij Wijnegem en door capaciteitsverruiming bij Eigenbilzen;
- verbetering van het kanaal Brussel-Rupel door bouw van de sluis bij **Hingene** en de aanleg van het aansluitende kanaalvak.

Studieprojecten

Studie naar de rentabiliteit van de verbetering van de Leie, flessehals Kortrijk, spoorbrug te Landegem.

6.7. Goederenvervoer per spoor

Een degelijke uitbouw van de nationale en internationale hinterlandverbindingen per spoor is van evident belang voor de Vlaamse zeehavens en industriegebieden. In dit verband worden de volgende projecten voorzien :

- ontsluiting van de industriegebieden op de linker Schelde-oever bij Antwerpen;
- modernisering van de **IJzeren** Rijn ter verbetering van de relaties met het Ruhrgebied. Een dergelijke verbinding opent tevens economische perspectieven voor verbindingen met Oost-Europa die de komende jaren in belang zullen toenemen.

6.8. Vervoer per pijpleiding

Het programma pijpleidingen richt zich op nadere studie naar de mogelijkheden tot een uitgebreider gebruik van pijpleidingen voor het transport van goederen. Nader zou moeten worden gezien in hoeverre ook een bijdrage kan worden geleverd in de problematiek van het transport van gevaarlijke stoffen.

6.9. Regionale luchthavens

Op de regionale luchthavens doen zich thans geen capaciteitsknelpunten voor. Wanneer het nieuwe marktgeoriënteerde beleid daartoe aanleiding geeft, voorziet het programma voor de regionale luchthavens in de volgende projecten :

Antwerpen/Deurne

Aanbrengen van de nodige voorzieningen, die een optimale benutting van de infrastructuur mogelijk maken, waardoor interregionale lijnvluchten en zakenvluchten kunnen uitgebaut worden.

Oostende

Voltooiing van de startbaanverlenging (van 1976) door verplaatsing van het ILS en verbetering van de accommodatiewaardoorinternationaleenintercontinentale vluchten kunnen uitgebaut worden.

Grimbergen

Onderzoek naar maatregelen ter vermindering van de hinder voor de omgeving.

6.10, Telematica

Telematica is in dit programma opgevat als een middel dat zowel op kortere als langere termijn kan bijdragen tot het oplossen van niet alleen **bereikbaarheidsproblemen**, maar ook van gerelateerde problemen zoals verkeersveiligheid en milieuvervuiling. Concrete projecten zijn vermeld onder wegverkeer en onder verkeersbeleid in het algemeen.

6.11. Verkeersbeleid in het algemeen

Een aantal projecten is van belang voor het verkeersbeleid in zijn algemeenheid :

- verzameling van basisgegevens:
- verkenningen voor de langere termijn;
- studies naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeer:
- studies naar de financiële ondersteuningsmogelijkheden van de hoofdlijnen van het beleid.

Organisatorische maatregelen

- studie naar de mogelijkheden tot oprichting van een **mobiliteitsfonds**:
- instellen van een breed samengesteld adviescollege voor verkeers- en vervoerbeleid, de Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer;
- opzetten van een studiedienst voor verkeer en vervoer waarin deskundigheid op interdisciplinaire basis wordt gebundeld;
- instellen van een subsidieregeling voor gemeentelijke verkeerscirculatieplannen, waarin de belangen inzake verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, langzaam verkeer, openbaar vervoer, autoverkeer, bevoorrading en parkeren evenwichtig worden vastgelegd.

Verzameling van basisgegevens

Door het houden van een enquête onder huishoudens naar de evolutie van de mobiliteit.

Er bestaat behoefte aan een consistente set basisgegevens die inzicht geeft in de mobiliteit in Vlaanderen en de ontwikkeling daarvan in de tijd.

Het gaat hierbij om :

- inzicht in herkomsten en bestemmingen
- verdelingen naar motief, vervoerwijze, ritlengtes e.d.

Door de enquête jaarlijks te actualiseren met een steekproef van enkele honderden observaties wordt een voldoende betrouwbaar beeld verkregen waarmee mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden beschreven.

Verkenningen op langere termijn

Gedetailleerde prognose van verkeers- en vervoerstromen op hoofdverbindingen voor auto en openbaar vervoer. Er dient een integraal verkeers- en vervoersmodel voor het Vlaams gewest te worden ontwikkeld dat de toekomstige omvang van de verkeers- en vervoersstromen beschrijft op basis van hypothesen over de omvang en spreiding van de bevolking, werkgelegenheid, voertuigbezit, verplaatsingskosten, kwaliteit van auto- en openbaar vervoernetwerk en dergelijke. Dit model is een belangrijk planningsinstrument om beslissingen voor de aanpassing van infrastructuur te onderbouwen.

De relatie ruimtelijke ordening en verkeer

Globale studie naar de mobiliteitsbeperkende effecten van telematica. Telematicatoepassingen zullen onder andere kunnen leiden tot substitutie van verplaatsingen. Er dient een studie te worden verricht naar de mogelijkheden die op dit gebied in Vlaanderen zijn te verwachten.

Studie naar de mogelijkheden tot stimulering van stadsvernieuwing ter bevordering van de terugkeer van wonen en werken in de centrale stad en studie naar de mogelijkheden tot stimulering van woningbouw en werkgelegenheid rond stations. Beide studies hebben tot doel inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden tot sturing van de ruimtelijke ordening zodat stadscentra versterkt kunnen worden ten gunste van korte verplaatsingsafstanden, gebruik van openbaar vervoer en een beter functioneren van de stad in het algemeen.

Studie naar de wenselijkheid van de invoering van een mobiliteitseffectrapportagebij nieuwebedrijvenlocaties, wijziging van gewestplannen en dergelijke. De gedachte hierachter is dat het wenselijk is bij wijziging van gewestplannen deze plannen te kunnen toetsen op mobiliteitseffecten, en desgewenst de plannen te kunnen aanpassen.

Studie naar mogelijkheden ter stimulering van kilometerreductie bij bedrijven.

Beter uitwerken van milieu-effect-rapportages voor grote bouwprojecten, infrastructuurwerken en dergelijke.

BIJLAGE 1

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Samenvatting

Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen

Samenvatting

Bij het begin van mijn ambtsperiode heb ik de klemtoon van het beleid verlegd "van produktie naar kwaliteit". Het was tevens de eerste maal dat, door samenvoeging van de bevoegdheden Openbare Werken en Verkeer de beleidsaandacht gericht werd op de mobiliteit in haar totaliteit. De hoofdlijnen daarvan vindt U in mijn eerste beleidsnota "Mobiliteit in de jaren '90: van produktie naar kwaliteit".

Inmiddels is de regionalisering van het departement Openbare Werken volledig doorgevoerd en ook het samenbrengen van de bevoegdheidsterreinen van Openbare Werken en Openbaar Vervoer krijgt meer concreet gestalte. Dit samengaan is ook uitgangspunt van het beleidsdokument dat nu voorligt. Verkeer en Vervoer moeten in hun totaliteit beschouwd worden. Daarom heb ik opdracht gegeven de analyse van de bestaande situatie, zowel de problemen als de waargenomen trends, te schetsen voor het gehele verkeers- en vervoersgebeuren. Dit was noodzakelijk omdat het ons aan zowel een overzicht als een inzicht in de onderlinge samenhang ontbrak.

Met het **Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen** zetten we verdere stappen naar een mobiliteitsbeleid. Het verkeers- en vervoerssysteem vervult in onze maatschappij een afgeleide functie. De mobiliteit is echter een zeer belangrijk fenomeen in ons huidig maatschappelijk gebeuren. Op basis van economische groei en bij autonome ontwikkeling van het verplaatsingsgedrag zal de mobiliteit met ongeveer 40 % stijgen tot het begin van volgende eeuw. Dit roept vragen op. De verwachte stijging volledig omzetten in infrastructuur is noch maatschappelijk noch financieel haalbaar. Er moet gestuurd worden.

Er is nood aan een termijnvisie over mobiliteit. Algemeen advies is: **MAAT HOUDEN**. Het is immers van oudsher bekend dat de mens steeds harder gaat lopen als hij de weg is kwijtgeraakt.

We hebben daarom stappen ondernomen om in de termijnvisie terug de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid duidelijk te stellen binnen de globale maatschappelijke context.

Deel 1 Visie en beleidsdoelen geeft de onderliggende visie op het **mobili-** teitsbeleid. Daarbij komen vijf aspecten aan bod die de mobiliteit als fenomeen in zich draagt.

Deze visie is gericht op een milieuvriendelijk
omgevingsveilig
ruimte-georiënteerd
ekonomisch verantwoord
sociaal-bewust mobiliteitsbeleid.

Zonder samenhangend beleid zal ons verplaatsingsgedrag zelf ons **mores** leren.

Met deze termijnvisie voor ogen heb ik vervolgens opdracht gegeven tot het opstellen van een **Indicatief Meerjarenprogramma voor de periode 1990-1995**. Het is de eerste fase van het verkeers- en vervoersplan. Het bevat aandachtspunten voor het beleid op korte termijn.

De conclusies en beleidsaanbevelingen zijn weergegeven in deel 2. Deel 3 geeft uitvoerig toelichting bij het programma.

Indicatief: omdat voor verschillende beleidsonderdelen nog niet met concrete gegevens kan gewerkt worden en omdat effecten van voorgestelde maatregelen nog niet volledig kunnen gesimuleerd worden. Gespreid over meerdere jaren om meer **continuïteit** in de beleidsvoering te bereiken. Dit programma kan jaarlijks aangroeien en zo nodig bijgesteld worden op basis van nieuwe inzichten en herdenken van doelstellingen.

Dit eerste meerjarenprogramma heeft als doel:

'De mobiliteit in Vlaanderen te optimaliseren door een beheersgericht, procesmatig beleid, dat de leefbaarheid in Vlaanderen in acht neemt, de bereikbaarheid van de gewenste **bestemmingen** garandeert, de mobiliteit betaalbaar houdt en uitgaat van de individuele keuzevrijheid'.

Het beleidsprogramma voor de korte termijn moet ook noodgedwongen vertrekken van de bestaande situatie.

De voorhanden zijnde infrastructuur in de vorm van-weg-, spoor- of vaarvoorzieningen is voor vele decennia aangelegd en is zodoende de bestaande onderlegger voor de ontwikkeling van de verschillende **ver-** voerswijzen.

Dit mag echter niet beletten nieuwe ideeën te ontwikkelen over het gebruik van de bestaande infrastructuur.

Het Indicatief Meerjarenprogramma behandelt dus een zo volledig mogelijk beeld van de mobiliteit.

Vandaar dat de hoofdstukken die respectievelijk de ontwikkeling van **de** mobiliteit en de probleemanalyse weergeven naast de traditionele indeling volgens vervoerswijzen ook vooral de nadruk leggen op thema's als bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid. .

Het hoofdstuk strategie en beleid bevat de hoofdlijnen van mijn beleid dat maatregelen omvat op vlak van infrastructuur, organisatie en gebruik van vervoermodi, algemeen beleid en onderzoeksprojecten. De belangrijkste prioriteiten zijn stappen naar auto-alternatieven zowel in infrastructuur als in gebruik.

Samengevat in de volgende thema's:

1. Openbaar Vervoer

"Bus, tram, trein: voorrangslijn"

Vooraf. in en rond de stedelijke centra kan het openbaar vervoer een volwassen alternatief worden voor de auto ; mits er letterlijk en figuurlijk voorrang aan verleend wordt.

Op bepaalde lijnen in het voorstedelijk vervoer willen we daardoor + 20 % reizigers bereiken.

2. Verkeersveiligheid

"Onveiligheid - 10 % : onmetelijk belangrijk"

In vijf jaar tijd moet het aantal ongevallen met doden of ernstig gewonden met 10 % naar beneden.

3. Het fietsverkeer

'Fiets: net - werk'

Een samenhangend pakket van wetgevende, circulatie- bevorderende en infra-structurele initiatieven: net - werk.

20 wordt in het voor- en natransport veel tijd en ruimte gespaard.

4. Leefbaarheid

"Kom in: 60-min"

Snelheidsverlaging tot minder dan 60 km/u, aangepast aan de plaatselijke situatie.

Graag traag: de omgevingsvraag.

5. Beleidsadvisering

'Ook deskundigheid mobiliseren'

De paardekracht in Vlaanderen moet worden ingetoomd op doordachte wijze.

Deskundigheid bestaat en groeit nog steeds.

Ook het denken is in beweging. Het beleid zal deskundigheid op alle niveaus voor de kar spannen.

Het hoofdstuk **financiële** aspecten geeft de budgettaire consequenties weer van de gekozen strategie.

Zowel voor het programma "wegen" **als** voor het programma "gemeenschappelijk vervoer" leidt deze strategie tot **substantiële** extra inspanningen, waarvan de financiële weerslag minimaal op de volgende bedragen per jaar geschat wordt:

- openbaar vervoer	+ 1.5 mld
- verkeersveiligheid	+ 1.0 mld
- verkeersleefbaarheid	t 0.2 mld
- overige projecten	t 0.3 mld
Totaal	t 3.0 mld

Dit betekent dat het investeringsniveau voor de programma's "wegen" en "gemeenschappelijk vervoer" met minimaal drie miljard per jaar dient verhoogd te worden om de uitvoering van de gekozen strategie ook effectief mogelijk te maken.

Van enkele omvangrijke projecten, zoals verkeerssignalering en **toeritdose-**ring zijn op dit moment de kosten niet indicatief aan te geven. Hier is nadere uitwerking noodzakelijk.

Teneinde althans voor een deel in de benodigde gelden te kunnen voorzien, is de instelling van een mobiliteitsfonds nodig. Dit fonds zal met name gelden moeten leveren voor:

1. de thema-onderwerpen van de beleidsaccenten openbaar vervoer, veiligheid en leefbaarheid,
 2. het stimuleren van toegepast wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer en
 3. het stimuleren van het opstellen van gemeentelijke **verkeers-**circulatieplannen.
- De mogelijkheden daartoe zullen op korte termijn worden onderzocht.

Het Indicatief Meerjarenprogramma geeft tot slot een **investeringsprogramma** met een concrete projectenlijst.

Voor elk aandachtsgebied heb ik absolute prioriteiten gesteld bij de uitwerking van de beschreven beleidsaanpak. Projecten die al in uitvoering zijn, werden niet in de prioriteitenlijst opgenomen. Ze zijn wel weergegeven in de nota van toelichting bij het Indicatief Meerjarenprogramma.

De projecten zijn gerangschikt per aandachtsgebied.

Verkeersveiligheid:

- Aanpak onveilige kruispunten;
- Aanpak onveilige wegvakken;
- Aanpak onveilige gemeenten;
- Aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers;
- Studietoelichting ter verbetering van de **verkeersveiligheid** met betrekking tot linksafslaand verkeer, ongevallen met vrachtwagens;
- Studie tot aanpassing van ongevallenregistratie.

Verkeersleefbaarheid:

- **Barrièrewerking** verminderen in bebouwde omgeving door herinrichting van verkeersruimte;
- Studie naar normering van de luchtkwaliteit langs stedelijke wegen;
- Saneringsprogramma geluidhinder.

Langzaam verkeer:

- Fietsroutenetwerk voor functioneel fietsverkeer in bebouwd gebied;
- Verbetering van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom.

Openbaar Vervoer:

- Uitwerken van voorstellen tot kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer binnen de stadsgewesten;
- Voorstedelijk openbaar vervoer absolute voorrang geven op de auto, op een aantal geselecteerde lijnen;
- Pilootprojecten rond thema's als verbetering dienstverlening, imagoverbetering, taxi als openbaar vervoermiddel;
- Studietoeken o.a. integratie van alle openbaar vervoerlijnen, zowel inzake dienstregeling als inzake tarifiering en betaalsystemen;
- Toetsing van STAR 21 aan het Vlaams Verkeers- en Vervoersbeleid;
- Spoorweginjecties ter verbetering van vlotte lange **afstands-**verbindingen in Vlaanderen, vooral op de assen:
 - * **Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-**
Maastricht-Aken-Keulen
 - * Kortrijk-Gent-Brussel
 - * Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel
 - * Genk-Hasselt-Aarschot-Brussel
 - * Hasselt-Landen-Leuven-Brussel

Wegen:

- Voltooiing hoofdwegenet
 - A12: Antwerpen-Bergen Op Zoom
 - A18: Veurne Franse grens
 - A11: Ombouw van de N49 Antwerpen-Zelzate-Brugge tot autosnelweg.
 - A12: Antwerpen-Boom-Brussel: ombouw tot autoweg
 - R4: Kennedylaan: ombouw tot autoweg
- Capaciteitsverruiming op enkele zeer specifieke knelpunten in de omgeving van Antwerpen en Brussel, namelijk op de R1, A1, A14 en de R0.
- Onderhoud:
 - * inhaaloperatie achterstallig onderhoud
 - * invoering rationeel wegbeheerssysteem
- Studietoeken:
 - * Wenselijkheid van de vervollediging van het hoofdwegenet met nieuwe infrastructuur op bepaalde verbindingen;
 - * Herziening ontwerprichtlijnen voor niet-autosnelwegen;
 - * Inventarisatie gewenste parkeerplaatsen ter stimulering van **carpooling**;
 - * Projectgroep met als taak het realiseren van **continuïteit** in het wegprofiel.

Binnenvaart:

Voltooiing capaciteitsverruiming op de belangrijkste internationale assen: Albertkanaal, Brussel-Rupel, Schelde.

Studieprojekt naar verbetering van de rentabiliteit van de Leie.

Goederenvervoer per spoor:

Studie van de verbetering van nationale en internationale hinterland-verbindingen voor havens en grote industriegebieden: ontsluiting Antwerpen-Linkeroever, modernisering verbinding Antwerpen-Ruhrgebied (-Oost-Europa).

Vervoer **per pijpleiding:**

Onderzoek in hoeverre het gebruik van pijpleiding **ook** een bijdrage kan leveren tot de problematiek van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Regionale luchthavens:

Een **marktgeoriënteerde uitbouw** van de bestaande luchthavens door verbetering van de plaatselijke voorzieningen:

- * Antwerpen-Deurne:
verbeteren van de veiligheidsvoorzieningen en verwijderen van hindernissen voor een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur;
- * Oostende:
voltooiing van de startbaanverlenging en modernisering van de accommodatie;
- * Grimbergen:
vermindering van de hinder voor de omgeving.

Telematica:

Verbeteren van de verkeersgeleiding op bepaalde wegvakken door automatische berichtgeving.

Verkeersbeleid algemeen:

- Organisatorische maatregelen:
 - * Studie van de uitvoeringsmodaliteiten van een Mobiliteitsfonds ter ondersteuning van de beleidsaccenten;
 - * Instellen van een Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer;
 - * Opzetten van een studiedienst op interdisciplinaire basis in het kader van de beleidsvoorbereiding.

- Verzamelen van basisgegevens:
 - * Jaarlijkse **enquête** naar het verplaatsingsgedrag en de evolutie van de mobiliteit;
 - * Herkomst-bestemmingsgegevens;
 - * Samenstellen van een databank met de nodige gegevens **voor** de werking van een verkeers- en vervoersmodel.

- Verkenningen op lange termijn:
 - * Opstellen van prognoses van de verkeers- en vervoersstromen op hoofdassen;
 - * Uitbouw van een gedetailleerd verkeers- en vervoersmodel tot planningsinstrument.

- Relatie Ruimtelijke Ordening en Verkeer:
 - * Studie naar mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing ter vermindering van het autogebruik;
 - * Studie naar de wenselijkheid van de invoering van **mobiliteits-**effektenrapportage in het ruimtelijk planningsproces;
 - * Verbetering van de milieu-effekt-rapportage voor grote bouwprojecten.

Wie met deze samenvatting op zijn honger blijft zitten kan terecht in de uitvoerige versie van het **Verkeers-** en Vervoersplan Vlaanderen. En in de nog meer uitgebreide nota van toelichting vindt U alle gedetailleerde cijfergegevens en studiemateriaal waarop dit beleidsplan steunt.

Johan SAUWENS
Gemeenschapsminister van
Openbare Werken en Verkeer

Biilage 1

- Externe deskundigen geraadpleegd bij de samenstelling van deel 1 Visie en beleidsdoelen.

H. Abts : Benelux Economische Unie

F. **D'Hondt** : Benelux Economische Unie

B. Eskens : Komitee Milieu Mobiliteit

ir. R. Dieleman : Belgisch Instituut voor
Verkeersveiligheid

ir. L.D. van den Berg : Benelux Economische Unie

ir. P. Van Wunnik : **Interfakultair** Instituut voor Stedebouw en
Ruimtelijke Ordening, Leuven.

Samenstelling en coördinatie : Nora de **Leyn**

Samenstelling en redactie : Chris De **Roock**

Eindredactie : **Willy Miermans**

Leden van het projectteam dat het Indicatief Meerjarenprogramma en de
Nota van Toelichting heeft opgesteld :

ir. **J.J.** Hooning : **DHV** Raadgevend Ingenieursbureau
Projectleider Logistiek & Verkeer

ir. J.A.M. van Dijk : **DHV** Raadgevend Ingenieursbureau
Projectmanager Logistiek & Verkeer

A.W. Dersjant : **DHV** Raadgevend Ingenieursbureau
Senior Projectleider

Biilage 2**Samenstelling Stuurgroep Verkeers- en Vervoersplan.**

Kabinet van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer

J. Sauwens : Gemeenschapsminister van Openbare Werken
en Verkeer

J. Peumans : adjunct-kabinetschef, algemene leiding
V.V. Vlaanderen

ir. S. 's Heeren : attaché openbaar vervoer

N. de Leyn : coördinatie en samenstelling V.V.
Vlaanderen

C. De **Roock** : secretariaat, samenstelling en redactie
V.V. Vlaanderen

1. Mobiliteit algemeen - verkeersveiligheid

Externe deskundigen

R. **Poté** : Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde **VZW**

C. Dierckx : **VZW** Langzaam Verkeer

Deskundigen uit openbare instellingen

Majoor **J. Bergmans** : Generale Staf van de Rijkswacht

J. Croonenberghs : Vereniging van Belgische Steden en
Gemeenten

ir. L.D. van den Berg : vervoerspecialist Benelux
Economische Unie

ir. A. Vits : Commissie EEG, Drive

2. Economische invalshoek

Externe deskundigen

Prof. Dr. E. Claessens : UFSIA

E. Jacobs : Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf

Prof. W. Winkelmans : RUCA

Deskundigen uit openbare instellingen

ir. L. Clinckers : Kabinet van de Gemeenschapsminister
van Economie, Middenstand en Energie

E. Poelvoorde : S.E.R.V.

3. Ruimtelijke invalshoek

Externe deskundigen

Prof. Dr. L. Albrechts : Interfacultair Instituut voor
Stedebouw en Ruimtelijke Ordening (K.U.L.)

Prof. Dr. G. Allaert : Seminarie voor Survey en
Ruimtelijke Planning (R.U.G.)

Deskundigen uit openbare instellingen

J. Lorent : AROL, hoofd planologische dienst

ir. P. Moonen : Kabinet van de Gemeenschapsminister van
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting

4. Milieu-invalshoek

Externe deskundigen

T. Heyse : Greenpeace/KOMIMO

G. Steenkiste : Voorzitter KOMIMO

Deskundigen uit openbare instellingen

F. Van Looveren : Kabinet van de Gemeenschapsminister
van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting

5. Specifieke domeinen

Ministerie van Openbare Werken

ir. R. De Paepe : Secretaris-generaal

Ministerie van Verkeerswezen

R. Baelde : Secretaris-generaal

N.H.B.S.

P. Cattrysse : Kabinet van de Vice-eerste Minister en Minister van
Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen

Waterwegen

ir. J. Demoen : Directeur-generaal van de Waterwegen

Wegen

ir. L. Vandierendonck : Inspecteur-generaal Bruggen en
Wegen

Buurtspoorwegen

H. Van ~~Wesemael~~ : Directeur-generaal NMVB

BIJLAGE 1

Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen

Nota van Toelichting

INHOUD : SAMENVATTING

1.	Inleiding	197
2.	Ontwikkeling mobiliteit	198
	2.1. Personenverkeer	198
	2.2. Goederenverkeer	200
3.	Probleemanalyse	209
	3.1. Bereikbaarheid	209
	3.2. Ruimtelijke ordening	209
	3.3. Bereikbaarheid over de weg	220
	3.4. Openbaar vervoer	227
	3.5. Langzaam verkeer	239
	3.6. Verkeersleefbaarheid	241
	3.7. Verkeersveiligheid	245
	3.8. Binnenvaart	256
	3.9. Spoorwegvervoer	259
	3.10. Vervoer per pijpleiding	261
	3.11. Regionale luchthavens	262
	3.12. Telematica	266
4.	Financiële aspecten	271
5.	Projecten	273

Bijlagen bij de samenvatting :

Bijlage 1 : Externe deskundigen geraadpleegd bij de samenstelling van deel 1 : Visie en beleidsdoelen ; leden van het projectteam dat het Indicatief Meerjarenprogramma en de Nota van Toelichting heeft opgesteld.

Bijlage 2 : Samenstelling Stuurgroep Verkeers- en Vervoersplan.

Bijlagen bij de nota van toelichting :

Bijlage 1 : Overzicht van geraadpleegde literatuur.

Bijlage 2 : Lijst van bevoorrechte getuigen.

1 INLEIDING

Als onderdeel van de tweede fase van de staatshervorming is in 1989 het beleid op het terrein van openbare werken en verkeer voor Vlaanderen bevoegdheid geworden van de Vlaamse Executieve. In maart 1989 brachten wij een eerste beleidsnota naar buiten, onder de titel "Mobiliteit in de jaren '90, van produktie naar kwaliteit".

De uitgezette beleidslijnen worden voor de korte termijn geconcretiseerd in het thans voorliggende Indicatief **Meerjaren Programma** Verkeer en Vervoer (1990-1995). Dit IMP is de eerste fase van het verkeers- en vervoersplan voor Vlaanderen.

Als tweede fase van het **verkeers-** en vervoersplan zal een integraal verkeers- en vervoersmodel worden ontwikkeld teneinde voor de middellange en lange termijn over een doeltreffend planningsinstrument 'te beschikken.

Het IMP Verkeer en Vervoer bestaat uit twee gedeelten:

- het eigenlijke IMP en
- een Nota van Toelichting.

Het IMP Verkeer en Vervoer bevat vooral conclusies, beleidsaanbevelingen en concrete plannen, die in de komende vijf jaren zullen worden uitgevoerd.

Deze Nota van Toelichting bevat hoofdzakelijk analyses en achtergronden bij het uitgezette beleid en het Programma.

De Nota kent de volgende inhoud:

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de ontwikkeling van de mobiliteit op korte en langere termijn.

Hoofdstuk 3 licht de analyses van het verkeer en vervoer in Vlaanderen toe, zoals deze in het IMP zijn verwoord.

Aan de orde komen de ruimtelijke ordening, de bereikbaarheid over de weg, het openbaar vervoer, het langzaam verkeer, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid, de binnenvaart, het goederenvervoer per spoor, het vervoer per pijpleiding, de regionale luchthavens en telematica.

Hoofdstuk 4 geeft de achtergronden van de **financiële** aspecten van het beleid weer.

Hoofdstuk 5 geeft een opsomming van al die projecten, die in principe in aanmerking komen om te worden aangepakt in het kader van het ingezette beleid. De lijst gaat dus verder dan het feitelijke Programma voor de komende vijf jaar: waar een prioriteitskeuze moet worden gemaakt voor de korte termijn, zal een aantal hier genoemde projecten eerst aan de orde kunnen komen, nadat de in het Programma genoemde projecten gerealiseerd zijn.

Het opstellen van het IMP Verkeer en Vervoer en deze Nota van Toelichting is opgedragen aan DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV, daarbij begeleid door een stuurgroep van deskundigen. Daarnaast heeft dit bureau een groot aantal bevoorrechte getuigen **geïnterviewd**. Zonder hun inbreng was het niet mogelijk geweest binnen de gestelde tijd een en ander te realiseren.

De lijst van bevoorrechte getuigen is in bijlage weergegeven. Wij willen hen bedanken voor hun constructieve medewerking en deskundige inbreng.

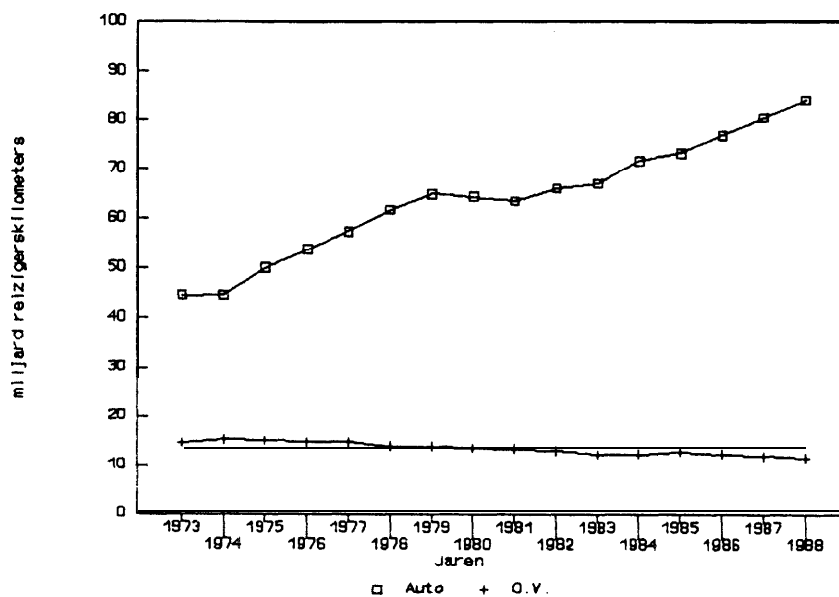
2 ONTWIKKELING MOBILITEIT

In dit hoofdstuk wordt nagegaan wat de recente trends zijn in de ontwikkeling van de mobiliteit. Vervolgens worden enkele studies die een prognose bevatten voor de mobiliteitsontwikkeling met elkaar vergeleken. Tot slot wordt een beredeneerde keuze gemaakt uit het bestudeerde materiaal. Deze werkwijze wordt gevolgd voor het personenverkeer en voor het goederenverkeer.

2.1 Personenverkeer

2.1.1 Recente trends in het personenverkeer.

Voor de periode 1973-1988 is de ontwikkeling van de mobiliteit per auto en per openbaar vervoer nagegaan. Figuur 2.1.1 laat deze ontwikkeling zien. Duidelijk is dat het openbaar vervoer vanaf 1974 een steeds kleinere bijdrage is gaan leveren in het personenvervoer, zowel in relatieve als absolute zin. De gegevens voor de periode 1973-1984 zijn ontleend aan de studie Personenvervoer en energie (lit. 101 en 103). Voor de periode 1985-1988 is een schatting gemaakt. Voor de meest recente jaren is een groei van 5% per jaar verondersteld. Gegeven de geregistreerde toename van de intensiteiten op het wegennet, is dit als een ondergrens te beschouwen.



Figuur 2.1.1 Reizigerskilometers per auto en per openbaar vervoer (bron: Personenvervoer en energie, schatting DHV)

2.1.2 Vergelijking van prognoses

Aan de volgende studies kunnen prognoses worden ontleend:

- Kosten-batenanalyse van het Belgisch wegennet (lit. 14)
- Personenvervoer en energie (lit. 101)
- Mobibel (**Modèle** mobilite Belgique) (lit. 61 en 62).

De Kosten-batenanalyse dateert uit 1981. Aan de hand van schattingen voor het jaarlijks kilometertal per auto en het aantal auto's per 1000 inwoners wordt de toekomstige automobiliteit bepaald. Met het openbaar vervoer houdt deze studie zich niet bezig.

De studie "Personenvervoer en energie" schat de ontwikkeling van het totale volume reizigerskilometers op grond van het besteedbare inkomen en de vervoerskosten. Vervolgens is de ontwikkeling van het autoaandeel berekend op grond van inkomen en vervoerprijzen. Het resterende deel van de mobiliteit wordt aan het openbaar vervoer toegekend.

In Mobibel wordt het autokilometrage berekend op grond van een model waarin inkomen, een consumptieindex, het autobezit, de brandstofprijs en de vervoerskosten de verklarende variabelen zijn. De **coëfficiënten** zijn geschat op basis van een historische reeks. Zo is ook het reizigerskilometrage van het openbaar vervoer geschat met als verklarende variabele de vervoerskosten, het autobezit en de inkomensontwikkeling. Het reizigerskilometrage per auto is berekend door het autokilometrage te vermenigvuldigen met een gemiddelde autobezetting van **1,7**. De modal-split volgt uit de verhouding van de reizigerskilometrages voor auto en openbaar vervoer. In tabel 2.2.1 zijn de uitkomsten van de prognoses vergeleken.

jaar	KBA		P en E			MOBIBEL		
	auto	o.v.	auto	o.o.	totaal	auto	o.v.	totaal
1985	100	-	100	100	100	100	100	100
1990	106	-	110	97	108	124	84	118
2000			124	97	119	164	72	150
2005								
2010	118	-				194	58	174

KBA- "Kosten-Baten-Analyse"

P en E- "Personenvervoer en Energie"

Tabel 2.2.1 Vergelijking prognoses

De Kosten-batenanalyse voorspelt een zeer gematigde **mobiliteitsontwikkeling**, 18% meer autoverkeer over een periode van 25 jaar. "Personenvervoer en energie" onderscheidt verschillende scenario's. In de tabel is een gemiddelde vermeld. In dit gemiddelde scenario bedraagt de mobiliteitsgroei 19% in vijftien jaar. In het hoge scenario is dit 43% Mobibel beschrijft twee scenario's, die betrekkelijk weinig verschillen in uitkomst. In de tabel is de laagste opgenomen. **Jacobs** beschrijft in (lit. 52) verschillende andere scenario's die eveneens met Mobibel zijn bepaald. Hij noemt percentages mobiliteitsgroei voor de periode 1987-2005 van 25, 40 en 77% .

In de inmiddels vrijwel verstreken periode 1985-1990 is de automobiliteit zeer sterk gegroeid. Er zijn jaarlijkse **toenames** van de **verkeersintensiteiten** vastgesteld in de orde van **5 tot 8%** per jaar. De groei van het verkeer op de autosnelwegen was nog beduidend hoger. De groei van de automobiliteit in deze periode kan worden gesteld op circa **25-30%** . Het aantal reizigerskilometers in het openbaar vervoer toont een dalende tendens, de afname bedraagt ca. 2% per jaar, waarmee de totale daling op 10% komt. Vergelijking van de werkelijke ontwikkeling met de prognoses laat zien dat alleen Mobibel tot redelijk vergelijkbare waarden komt.

Een bezwaar tegen de genoemde prognoses is dat alle drie uitgaan van een volledig geaggregeerde situatie. Daarom is ter vergelijking gebruik

gemaakt van landelijke verkeersprognoses voor Nederland. Aan de hand van verschillende invoervariabelen is nagegaan in hoeverre de ontwikkeling die in Nederland wordt voorzien ook op Vlaanderen van toepassing kan zijn.

De betreffende prognose voorziet de in tabel 2.2.2 weergegeven mobiliteitsontwikkeling.

jaar	alle vervoerwijzen	auto gebruik	openbaar vervoer gebruik	langzaam vervoer gebruik
1986	100	100	100	100
2010	131	151	102	89

Tabel 2.2.2 voorspelde groei van het aantal **personen-**kilometers 1986-2010 bij "volgend" beleid.

Voor een aantal belangrijke factoren is nagegaan in hoeverre de ontwikkeling in Nederland vergelijkbaar is met Vlaanderen. Ten aanzien van bevolkingsomvang, verschuiving in leeftijdsopbouw, werkgelegenheid, inkomen per werker, aantal huishoudens en personenautobezit is vastgesteld dat er sterke parallellen bestaan. Voor het rijbewijsbezit en het aantal auto's per huishouden was geen vergelijking mogelijk. Aan de aanbodzijde is verondersteld dat de beschikbare infrastructuur geen beperkende factor is.

Voor de periode 1986-2010 voorziet het model een toename van het aantal reizigerskilometers per auto van 51%. Voor de periode 1986-2000 is dit (**geïnterpoleerd**) **30 %**. Doordat de gemiddelde autobezetting in Nederland daalt, is de toename van het autoverkeer groter dan de bovenvermelde percentages. Over de ontwikkeling van de gemiddelde autobezetting in Vlaanderen zijn geen gegevens beschikbaar.

Rekening houdend met de ontwikkeling in de afgelopen vijf jaar, de uitkomsten van "Personenvervoer en energie", de uitkomsten van Mobibel en de vergelijking met de Nederlandse situatie is een toename **van** het autoverkeer met 40% in de periode 1986 tot 2000 A 2005 de beste te beredeneren schatting. Hier is in verschillende berekeningen dan ook van uit gegaan.

Hierbij wordt opgemerkt dat een lagere groei zeer onwaarschijnlijk lijkt. Een hogere groei, in de orde van 50 tot **60%**, is met de beschikbare gegevens niet uit te sluiten.

2.2 Goederenvervoer

2.2.1 Recente trends in het goederenvervoer

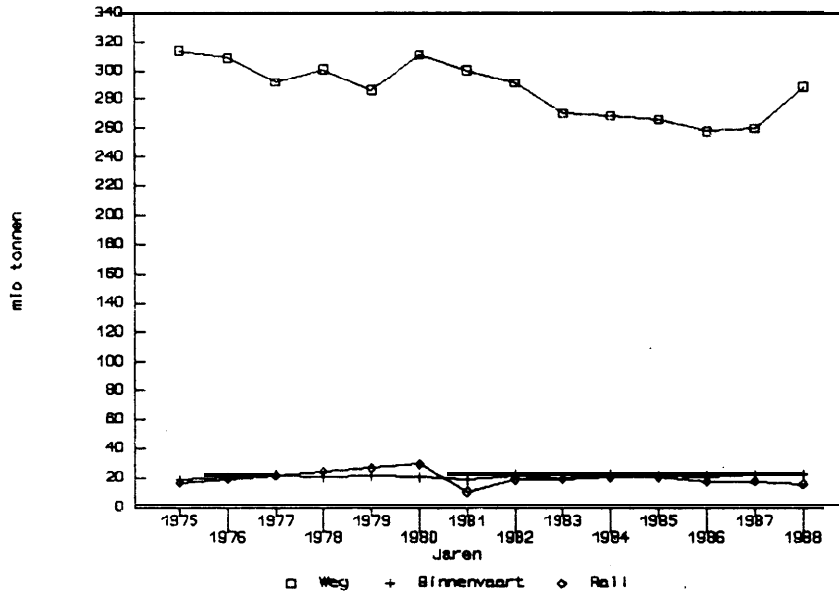
Op basis van NIS gegevens is voor de drie vervoerwijzen het verloop aangegeven van het vervoerde tonnage en de gepresteerde tonkilometers. De statistieken stonden toe om dit voor het binnenlands en internationaal vervoer afzonderlijk te doen.

Van de omvang van het binnenlands vrachtvervoer is voldoende cijfermateriaal opgenomen in de NIS-publicaties.

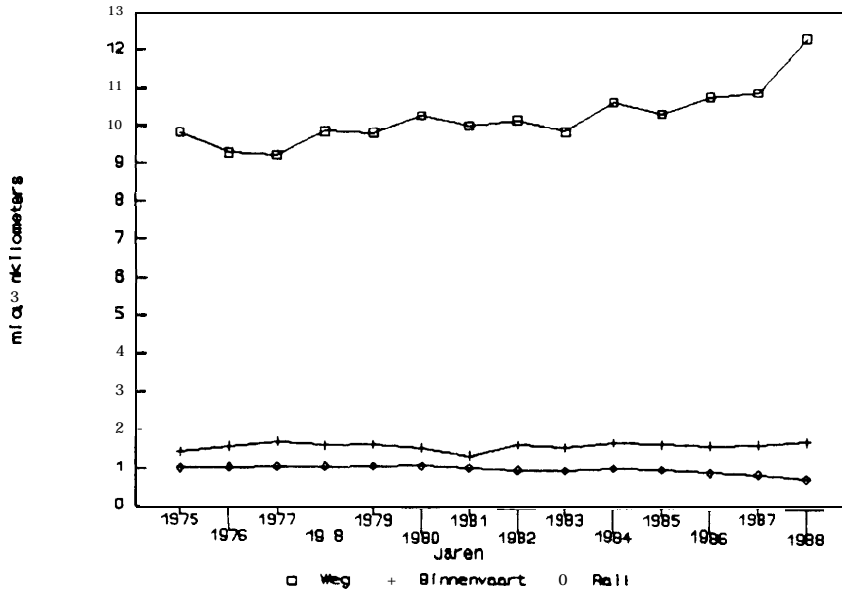
Bij het internationaal vervoer ontbreken tot 1986 gegevens over de doorvoer over de weg. Daarnaast zijn de cijfers over het aantal tonkilometers per vervoerwijze onderling niet vergelijkbaar vanwege het feit dat bij het wegvervoer ook de afgelegde kilometers buiten België zijn opgenomen. Verder zijn de cijfers over het wegvervoer gebaseerd op alleen Belgische vervoerders. Om ook het aandeel van de niet-Belgische vervoerders in rekening te brengen zijn in de NIS-statistieken zowel de

totale aanvoer als de totale afvoer gelijk gesteld aan de som van aan- en afvoer door Belgische vervoerders. In de figuren 2.2.1 t/m 2.2.4 zijn de trends aangegeven.

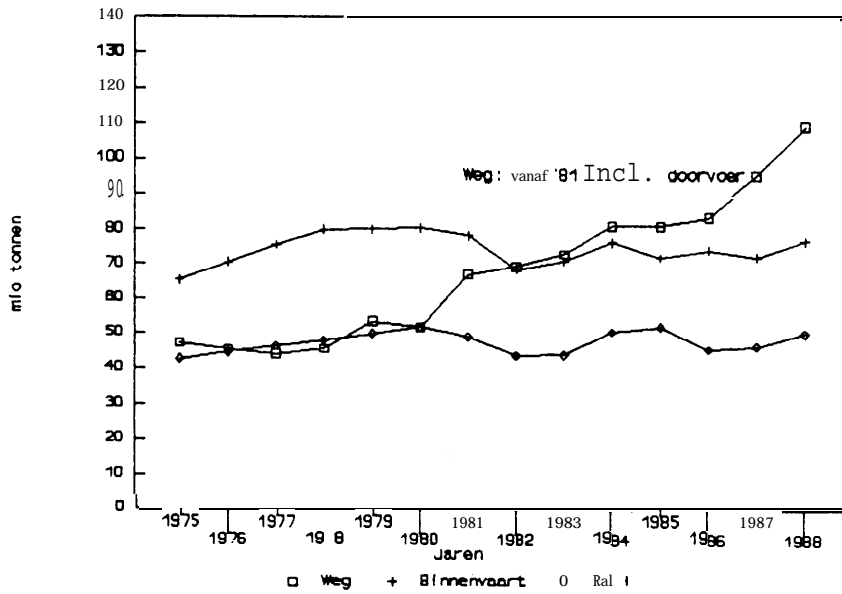
In tonnen gemeten is het binnenlands goederenvervoer in de periode 1975-1988 niet toegenomen. In het internationaal goederenvervoer is het wegvervoer (in tonnen) fors gegroeid. Binnenvaart en rail zijn min of meer stabiel (in tonnen). In tonkilometers gemeten vertonen binnenvaart en rail een constant verloop, zowel binnenlands als internationaal. Het wegvervoer heeft zowel binnenlands als internationaal een groei doorgemaakt.



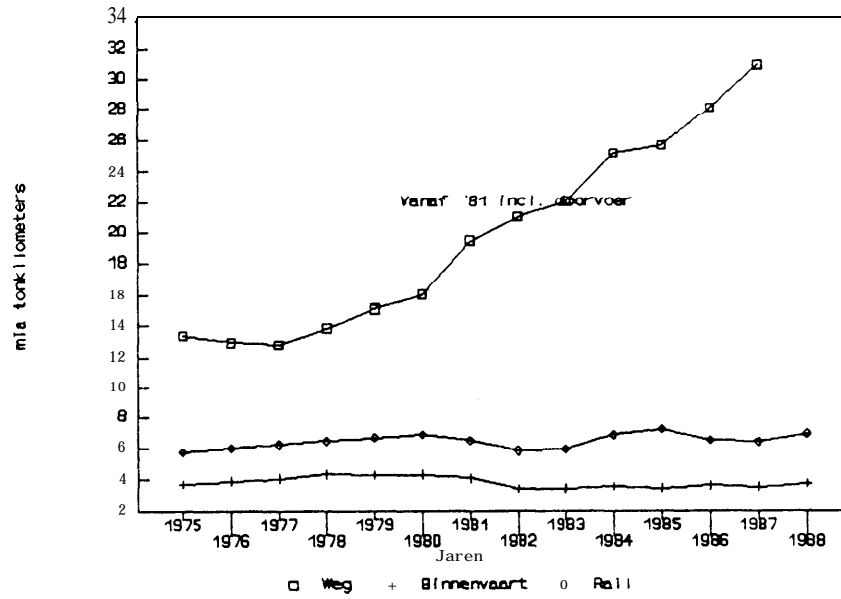
Figuur 2.2.1 Binnenlands vrachtvervoer in tonnen per vervoerwijze (Bron: NIS.)



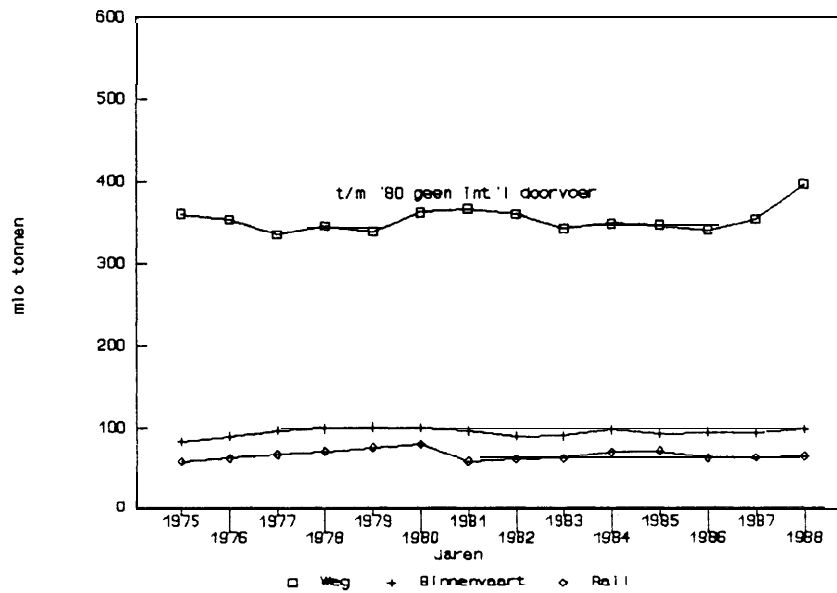
Figuur 2.2.2 Binnenlands vrachtvervoer in tonnen per vervoerwijze (Bron: NIS.)



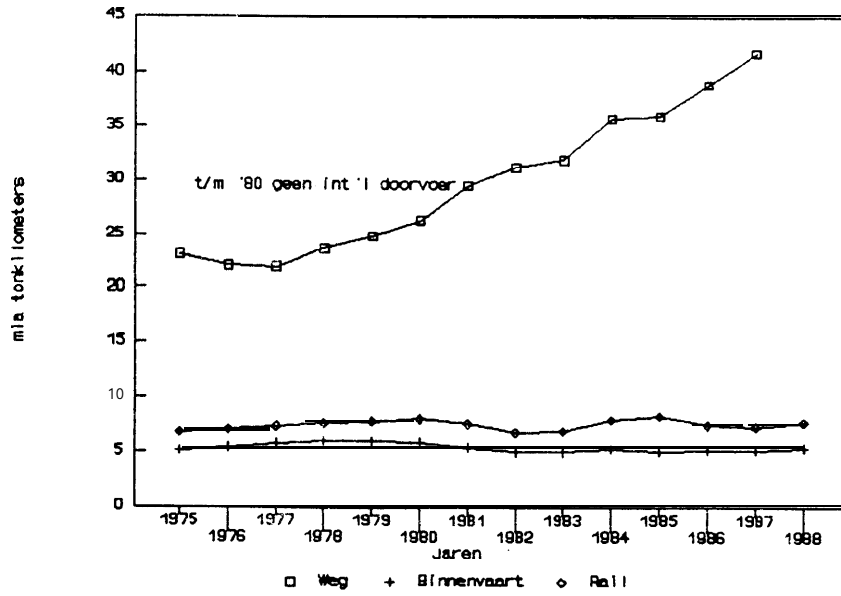
Figuur 2.2.3 Internationaal vrachtvervoer in tonnen per vervoerwijze (Bron: NIS)



Figuur 2.2.4 Internationaal vrachtvervoer in tonkilometers per vervoerwijze (bron: NIS)



Figuur 2.2.5 Totaal vrachtvervoer in tonnen per vervoerwijze (bron: NIS)



Figuur 2.2.6 Totaal vrachtvervoer in tonkilometers per vervoerwijze (bron: NIS)

2.2.2 Bestaande prognoses goederenvervoer

Aan de volgende studies kunnen prognoses worden ontleend:

- Vrachtvervoer en energieverbruik (Lit. 102)
- Mobibel (Lit. 61 en 62)
- Kosten-batenanalyse van het Belgisch waterwegennet (Lit. 13).

In het rapport "vrachtvervoer en energieverbruik, simulaties van het Belgisch goederenvervoer en het overeenkomstig energieverbruik (1990-2000)" dat verschenen is in het kader van het nationaal programma RD Energie, is een prognose gemaakt van het goederenverkeer.

De opzet is als volgt:

- België is verdeeld in 15 zones en het buitenland is als 16de zone in het model gebracht.
- Op grond van de **NVS-indeling** zijn 15 goederencategorieën onderscheiden.
- Op grond van economische kentallen is een prognose gemaakt van de regionale vraag en het regionale aanbod van de onderscheiden **goederencategorieën**.
- Regionale aanbod en regionale vraag leiden tot een HB-matrix waarin per goederencategorie (dus 15 maal) de interzonale goederenstroom is opgenomen.
- De goederenstromen zijn vervolgens per categorie-relatie-combinatie over 3 of 2 transportmodi verdeeld (**Rail,weg,water**; **weg,water**; **weg,rail**). De modal split op een relatie is geschat door een vergelijking met de volgende variabelen:
 - relatieve vervoerprijs van de concurrerende modi
 - tonnage
 - afstand

Aan de hand van een aantal scenario's waarin verschillende ontwikkelingen van economische activiteit en brandstofprijzen gesimuleerd werden is een prognose van de vervoersstromen per vervoerwijze berekend. Het midden scenario is in de verschillende figuren weergegeven.

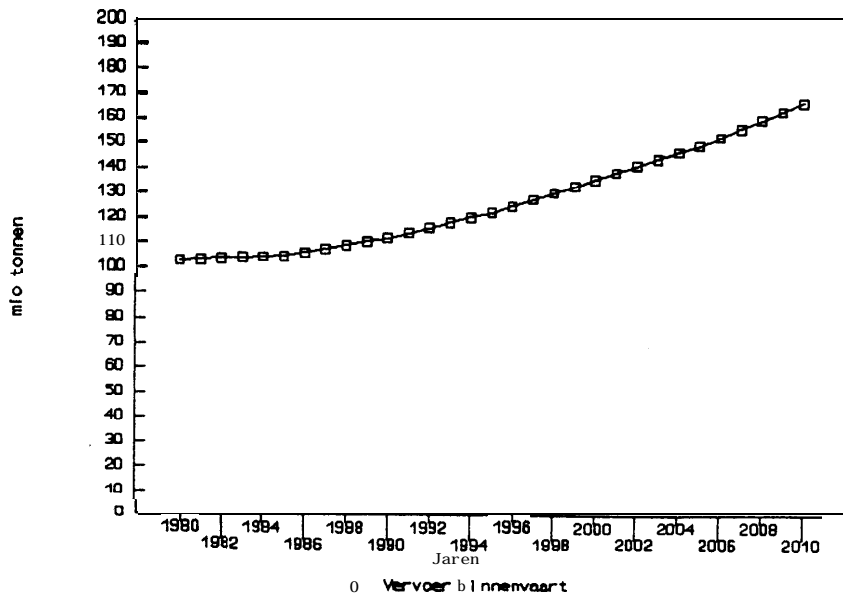
Mobibel is t.o.v. van de in RD Energie gevolgde methodiek aanzienlijk eenvoudiger. Mobibel werkt met makro-economische kentallen en brengt geen regionale ontwikkelingsverschillen in rekening.

De opzet is als volgt:

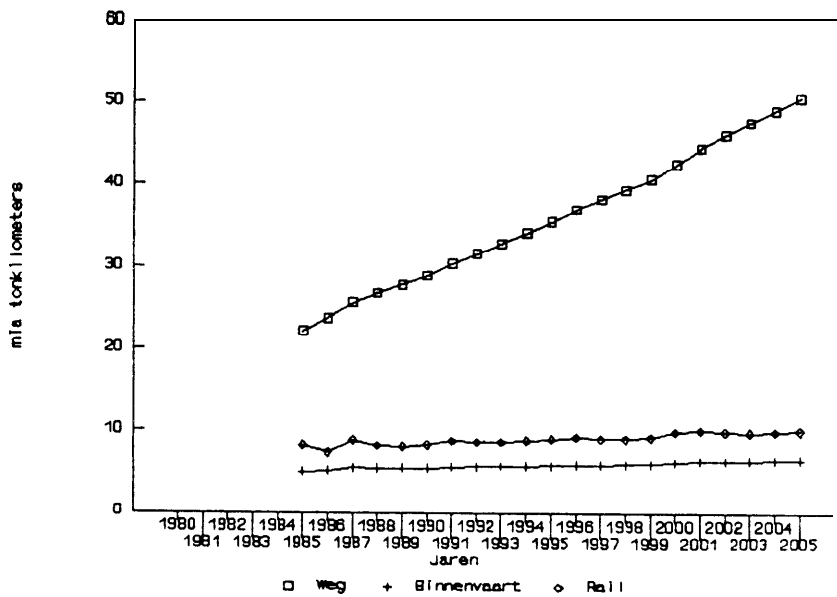
- De totale vervoersprestatie in tonkilometers is geschat op grond van de volgende variabelen:
 - * index papierindustrie
 - * index produktie mijnbouw
 - * index produktie transportsector
 - * index produktie energie
- De **coëfficiënten** zijn geschat op grond van een reeks 1970-1986.
- Vervolgens is het wegaandeel berekend op grond van ~~het~~ wegaandeel in het voorgaande jaar, het aantal vrachtwagens in het voorgaande jaar en enige niet verder gespecificeerde variabelen. Deze variabelen zijn eveneens gebruikt om het aandeel van de binnenvaart te berekenen.
- Het resterende deel is voor het railvervoer.

De Kosten-batenanalyse van de verdere uitbouw van het Belgische waterwegennet geeft een prognose voor het vervoer van de binnenvaart, zie figuur 2.2.7. Volgens deze prognose stijgt het vervoer (in tonnen) op de binnenwateren in de periode 1980-2010 met ruim 60%. Het model veronderstelt een sterke toename van het vervoer via de binnenvaart van landbouwprodukten, voedingsprodukten, meststoffen en chemische produkten.

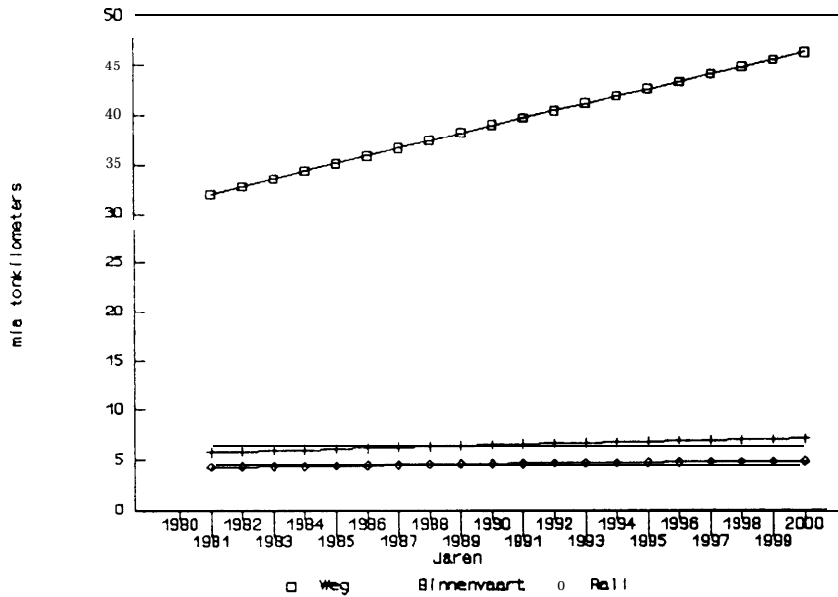
Voor de periode 1980-1990 kan worden vastgesteld dat het model de situatie voor de binnenvaart te rooskleurig voorstelt.



Figuur 2.2.7 Prognose goederenvervoer in tonkilometers (Bron: KBA Waterwegennet)



Figuur 2.2.8 Prognose goederenvervoer in tonkilometers (bron: Mobibel)



Figuur 2.2.9 Prognose goederenvervoer in tonkilometers
(Bron: Vrachtvervoer en energieverbruik)

Op grond van de voorgaande paragrafen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het goederenvervoer wordt gekenmerkt door een sterke dominantie van het wegvervoer. Het wegvervoer vervoert gemiddeld 85% van het totaal aan tonnage. Verder vervoert de binnenvaart 6% en het railvervoer 9%. Het aantal tonkm's is voor 74% voor de weg, 11% voor de binnenvaart en 15% voor het railtransport. Het iets grotere aandeel van rail en binnenvaart in het aantal tonkilometers t.o.v. het tonnage wordt verklaard door de grotere gemiddelde verplaatsingsafstand in deze beide vervoerwijzen.
- In het internationale vervoer domineert het wegvervoer veel minder. Het aantal vervoerde tonnen over de weg bedraagt gem. 44% van het totaal waarbij 38% over het water en 18% door de spoorwegen wordt vervoerd. De vervoerprestaties in tonkilometers zijn onderling niet goed vergelijkbaar omdat de vervoersafstand bij rail en binnenvaart alleen op Belgisch grondgebied zijn bepaald terwijl van het wegvervoer ook het gedeelte over niet-Belgisch grondgebied is meegerekend.

De prognoses hebben betrekking op het totale goederenvervoer (binnenlands en internationaal). Alhoewel de prognoses niet geheel op de gepresenteerde trends aansluiten kan het volgende geconcludeerd worden:

- Wegvervoer

De vervoersprestatie in hoeveelheid tonnen per jaar is gedurende de jaren '75-'85 nauwelijks gegroeid en lag steeds op een nivo van 350 à 400 miljoen ton per jaar. Sinds 1985 lijkt zich een groei in te zetten die volgens "vrachtvervoer en energie" tot na 2000 zal doorzetten en tot

een groei van 20% zal leiden. Van Mobibel is geen prognose t.a.v. de vervoerde hoeveelheid tonnen bekend.

De vervoersprestatie in **tonkm's** volgt in "vrachtvervoer en **energie**" de groei van het aantal tonnen (tussen 1990 en 2000: 18%). De gemiddelde vervoersafstand verandert derhalve nauwelijks. Dit resultaat is merkwaardig: de afgelopen jaren is de gemiddelde verplaatsingsafstand juist toegenomen (in het wegvervoer) en niets duidt erop dat dit proces ten einde is. Dit leidt tot de veronderstelling dat de groei in tonkilometers wellicht wordt onderschat. Mobibel prognosticeert een groei van ca. 50% in de periode 1990-2000.

- Binnenvaart

De vervoersprestatie van de binnenvaart is gedurende de jaren 1975-1988 vrij stabiel (± 5 miljard **tonkm/jaar**, 90 à 100 miljoen **ton/jaar**). De prognoses geven aan dat de binnenvaart vrijwel constant zal blijven.

- Railvervoer

T.a.v. het railvervoer geldt dezelfde conclusie als die bij de binnenvaart is getrokken. De omvang blijft tot 2000 vrijwel constant op ± 60 miljoen ton per jaar. De prognoses verwachten beiden nauwelijks groei maar verschillen over de omvang van het aantal tonkilometers. Verondersteld wordt dat het railvervoer zich op het door het NIS becijferde nivo van ± 7 miljoen **tonkm's** per jaar zal handhaven.

Het geheel overziende, is de conclusie dat de, op grond van de economische ontwikkeling, verwachte groei in het vrachtvervoer vooral voor rekening zal komen van het vrachtvervoer over de weg.

In de studie is rekening gehouden met een groei van het wegvervoer van **50%**, uitgedrukt in tonkilometers, over de periode 1986 tot 2000 à 2005. Hierbij wordt opgemerkt dat dit getal, gezien het voorgaande, moet worden opgevat als een ruwe schatting.

3 PROBLEEMANALYSE

3.1 Bereikbaarheid

Waar het in het **IMP** Verkeer en Vervoer om bereikbaarheid gaat, is het van belang vast te stellen, voor welke aspecten van die **bereikbaarheid het** Vlaams Gewest de eerste verantwoordelijkheid heeft.

De aandacht zal zich met name op die zaken moeten richten.

In dit kader wordt bereikbaarheid gedefinieerd als "de mogelijkheid om personen, goederen en berichten fysiek te verplaatsen".

Bereikbaarheid is een essentieel onderdeel van onze moderne samenleving. Doordat activiteiten als wonen, werken, winkelen, recreëren en dergelijke in onze maatschappij niet meer op een en dezelfde lokatie plaatsvinden, ontstaat de behoefte om personen, goederen en berichten te verplaatsen. Dit heeft geleid tot een uitgebreid en complex systeem van verkeers- en vervoersvoorzieningen, zowel in de vorm van weg-, water-, rail- als luchtvaartinfrastructuur. Binnen een aantal van deze voorzieningen kunnen nog diverse vervoerwijzen worden onderscheiden

Daarbij dient overigens bedacht te worden, dat het systeem van verkeers- en vervoersvoorzieningen geen doel op zich is, doch een middel om als maatschappij te kunnen functioneren.

Zodra de capaciteit van een van de systemen of systeemonderdelen dreigt tekort te schieten, komt de kwaliteit van de bereikbaarheid onder druk te staan. In principe ontstaat dan van **nature** de wens om het **capaciteitsprobleem** op te heffen.

De bereikbaarheidsmedaille heeft echter ook zijn keerzijde. Immers diverse onderdelen van het verkeerssysteem veroorzaken ook de nodige hinder, waardoor bijvoorbeeld de leefbaarheid of de veiligheid worden geschaad.

Daarom dient bereikbaarheid ook integraal te worden beschouwd, waarbij uitwisseling tussen de verschillende vervoerwijzen een essentieel onderdeel van de probleemoplossing moet zijn. Dit teneinde de samenleving leefbaar te houden, c.q. weer leefbaarder te maken.

De positie van het Vlaams Gewest daarin is, dat hij bevoegd is te beslissen inzake nagenoeg alle **essentiële** onderdelen van het **verkeers-** en vervoerssysteem. Dat betekent, dat een eigen beleid kan worden doorgevoerd t.a.v. de bereikbaarheid van bestemmingen: een differentiatie naar vervoerwijzen (auto, openbaar trein-, tram-, busvervoer, fiets; vrachtauto, binnenvaart, rail) en stimulering van die vervoerwijzen, die de minste negatieve kanten hebben, kan reeds op de korte termijn resultaat boeken. Zowel t.a.v. de leefbaarheid, de bestrijding van files als de verkeersveiligheid kan dit beleid resultaat boeken, waarbij behoud van bereikbaarheid uitgangspunt is.

3.2 Ruimtelijke ordening

Ten aanzien van de ruimtelijke ordening zal achtereenvolgens aandacht worden besteed aan de historische ontwikkeling van de verstedelijking, de beschikbare planningsinstrumenten en enige kentallen die inzicht geven in de relatie verstedelijking, ruimtelijke ordening en verkeer.

3.2.1 Historische ontwikkeling van de verstedelijking in België

De industrialisatie in de eerste helft van de 20ste eeuw en de daaruit voortvloeiende toenemende scholingseisen gesteld aan de arbeidskrachten, de groei van de middenklasse en de diversificatie in de industrie worden in "het woon-werk verkeer binnen het verstedelijkingsproces" (lit. 132) genoemd als verklaringsfactoren voor de groeiende sociale segregatie van het wonen. Daartoe in staat gesteld door de verdere uitbouw van het openbaar vervoer gaf dit aanleiding tot een toenemende ruimtebehoefte en daardoor suburbanisatie.

In de loop van de 20ste eeuw begon ook de tertiaire sektor grootschaliger te worden waardoor banken, kantoren, winkels en voorzieningen de industriële bedrijven en bewoners uit de stadscentra verdrongen. De welvaartsstijging na de tweede wereldoorlog en het groeiende autobezit stimuleerden verhuisbewegingen naar de periferie. Het ruimtelijk beleid maakte dit ook mogelijk door een ruime afgifte van verkavelingsvergunningen. De economische expansie in die periode ging samen met een toenemende ruimtebehoefte voor de nijverheid waardoor er een beweging weg van het stedelijk kerngebied op gang kwam. Door de politiek van ruime beschikbaarheid van goedkope industrieterreinen werd deze beweging nog versterkt.

In de jaren '70 is de suburbanisatie overgegaan in desurbanisatie. De ontstedelijking neemt in België nog steeds toe.

De voornaamste resultaten van het verstedelijkingsproces zijn de volgende:

- 1 - het ontstaan van stadsgewesten en de ruimtelijke expansie daarvan.
- 2 - een toenemende ruimtelijke scheiding tussen de functies wonen, diensten, handel, etc.
- 3 - een gewijzigd functioneren van het stedelijk hiërarchisch net.

ad. 1

Binnen de stadsgewesten worden als volgt zones onderscheiden:

- a - de Kernstad: oude, dicht aangeloten, centrale deel
- b - de Stadsrand: de rest van het ruimtelijk aaneengesloten gebied dat als stedelijke gemeenschap wordt ervaren

Kernstad en Stadsrand vormen samen de agglomeratie.

- c - de Banlieu wordt gevormd door het gebied van de recente groeizone, met name woongebieden

Agglomeratie en Banlieu vormen het stadsgewest.

- d - de Forensenwoonzone: 15% van de werkende beroepsbevolking uit deze gemeenten pendelt naar de **Kernstad**.

Al deze gebieden samen vormen het stedelijk wooncomplex.

ad. 2

De toenemende verstedelijking is gepaard gegaan met een toenemende scheiding tussen de ruimtelijke functies. De agglomeratiegemeenten, maar nog meer de banlieu en de forensenwoonzone, worden gekarakteriseerd door monofunctionele zones. Volgens "het woon-werk verkeer binnen het verstedelijkingsproces" (lit. 132) is deze ontwikkeling gepaard gegaan met ruimteverspilling, een verschraving van het sociale leven, een vergroting van de transportafstanden en belangrijke kostenverhogingen

(aanleg van riolering, wegen, postbestelling, etc.). De enorme groei van het woon-werk verkeer is hiervan een resultaat.

ad. 3

Volgens "het woon-werk verkeer binnen het verstedelijkingsproces" moet de schaalvergroting, gekoppeld aan de mobiliteitsverhoging, geleid hebben tot een veranderd gebruik van de centrumfuncties op verschillende **hiër-archische** niveaus. Deze ontwikkeling heeft op zich weer meer verplaatsingen gegenereerd.

De in het bovenstaande zeer kort beschreven ontwikkeling heeft tot de situatie geleid waarin uiteindelijk 17 stadsgewesten in geheel België worden onderscheiden. Hiervan liggen er 9 in Vlaanderen en 7 in Wallonië. De 17de is het stadsgewest Brussel. De 17 stadsgewesten nemen ca. een kwart van het totale Belgische grondgebied in beslag terwijl 57% van de bevolking er woont. In Vlaanderen (incl. het stadsgewest Brussel, zie figuur 3.2.1) woont 67% van de Brusselse t Vlaamse bevolking in de stadsgewesten. Hier bestaat $\frac{1}{3}$ van het Vlaamse t Brusselse grondgebied uit stadsgewestelijk gebied.

T.a.v. de tewerkstelling geldt dat op nationale schaal 61% van de beroepsbevolking in de stadsgewesten werkzaam is. In paragraaf 3.2.3 zijn enkele tabellen met kentallen opgenomen.

3.2.2 Belgische planningsinstrumenten in de Ruimtelijke Ordening

Teneinde enig zicht te verschaffen op de ruimtelijke planning in **België** wordt hierover een korte beschouwing gegeven, grotendeels ontleend aan de volgende bronnen:

1. Benelux globale structuurschets inzake ruimtelijke ordening, juli 1981 en okt 1986 (lit.8 en 9).
2. Ontwerp structuurschets voor het Benelux middeengebied (lit. 7).

De ruimtelijke ordening in **België** is **geinstitutionaliseerd** door de procedurewet van 29 maart 1962, houdende de organisatie van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. In deze wet is de uitwerking van gemeentelijke plannen van aanleg, streekplannen en gewestplannen geregeld.

De praktische uitwerking van de planning in de Ruimtelijke Ordening wordt toegelicht aan de hand van de volgende invalshoeken: a) het globaal ruimtelijk beleidskader, b) de aard van de planning en c) het besluitvormingsprocedure.

a) Globaal ruimtelijk beleidskader

De wet van 1962 voorzag in streekplannen, gewestplannen en gemeentelijke plannen. Een globaal plan voor het gehele Belgische grondgebied was niet voorzien en is er dan ook nooit gekomen. Hoewel er wel streekplanstudies zijn uitgevoerd, hebben deze niet geleid tot streekplannen. Weliswaar werd in het begin van de jaren '80 besloten tot de uitwerking van een Ruimtelijk Structuurplan voor Vlaanderen, waarvan het de bedoeling was om dit plan in te schakelen op het hoogste niveau in het ruimtelijk afwegingsbeleid, doch op dit moment is nog geen plan vastgesteld. De gewestplannen waren bedoeld als globaal plan voor de verschillende

delen van **België** (in 1962 waren 48 sectoren afgebakend). Vanwege het feit dat slechts **10%** van de gemeenten daadwerkelijk een plan van aanleg had gemaakt, werden de gewestplannen omgebogen tot meer gedetailleerde bestemmingsplannen op gewestelijke nivo.

Er bestaan wel gemeentelijke plannen van aanleg (algemene en bijzondere) maar deze bestrijken slechts een gedeelte van het Vlaamse grondgebied.

b) Aard van de planning

Slechts de gewestplannen zijn overgebleven als juridisch bindend Ruimtelijke Ordeningsplan. De gewestplannen zijn gekenmerkt door hun fysisch bestemmingskarakter. In deze plannen worden de ruimtelijke behoeften van de sectoren slechts gecoördineerd, zonder dat er sprake is van een specifieke afweging en toetsing van de **sectorale** aanspraken. De gewestplannen, opgesteld in de eerste helft van de jaren '70, zijn eindplannen waarin geen fasering is opgenomen en waarbij geen vooropgezette periodieke bijstelling is voorzien. De gewestplannen zijn derhalve ongeschikt gebleken om flexibel in te spelen op nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Mede daarom wordt thans aan een bijstelling gewerkt of is die juist voltooid.

c) Besluitvormingsprocedure

De gewestplannen hebben de volgende fasen doorlopen:

- Een ontwerpfasen
- Inspraakronde
- Advies van lagere besturen en de Streekcommissie van advies
- Besluit van de Executieve (tot 1989)

3.2.3 Kentallen t.a.v. verstedelijking, ruimtelijke ordening en verkeer

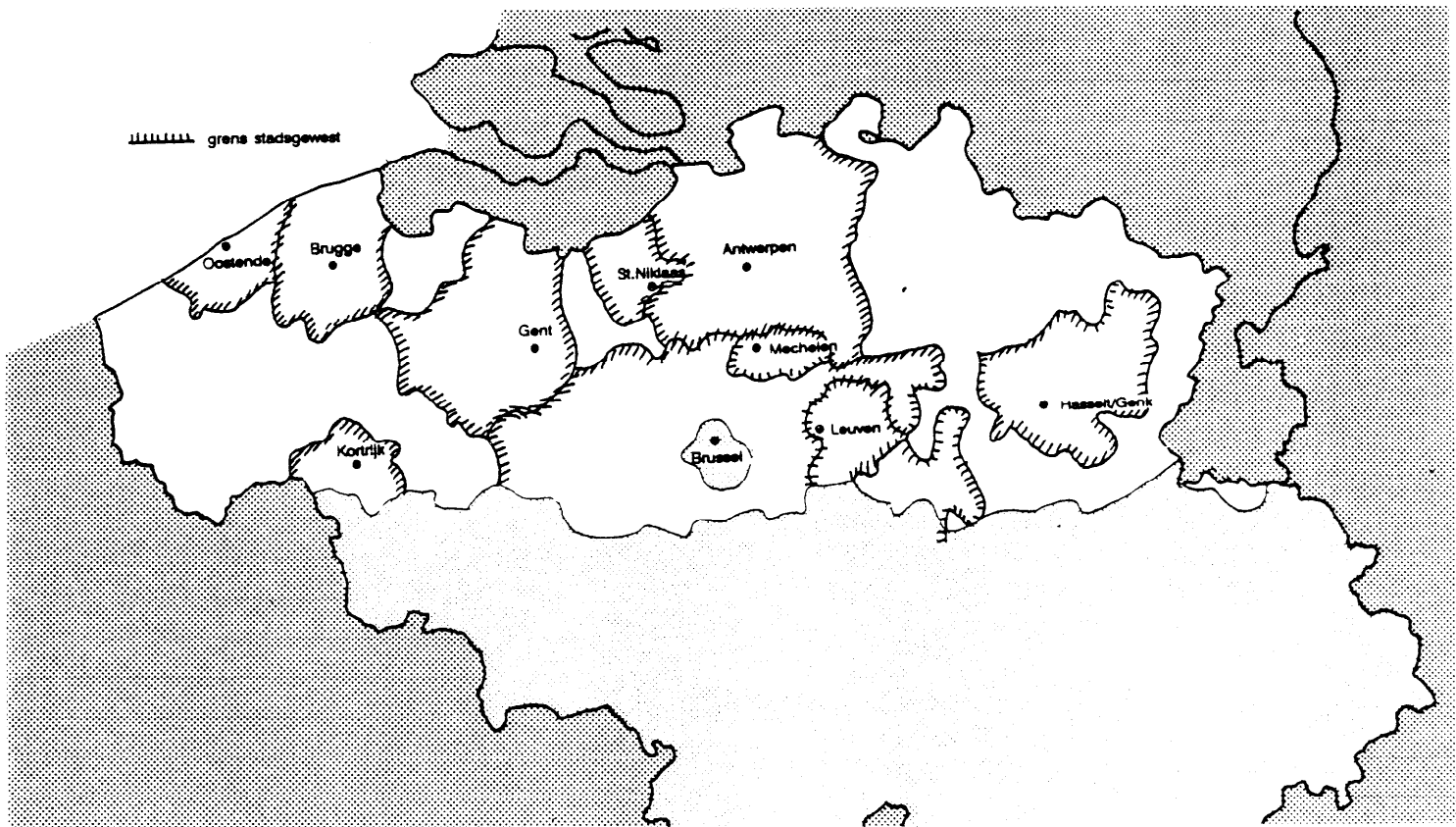
De nu volgende tabellen zijn ontleend aan "het woon-werkverkeer binnen het verstedelijkingsproces" (**lit.** 132). De tabellen geven een goed inzicht in de verschillende aspecten (afstanden, snelheden, kosten) van de woon-werkverplaatsingen.

Bemerkingen naar aanleiding van de tabellen

- Terwijl in de steden en autonome gemeenten een groot deel (**±40-70%**) van de inwoners in het woongebied ook werkt, geldt voor de Banlieu dat slechts 20% van de inwoners in de Banlieu werkt (tabel 3.2.1). De gemiddelde afstand woon-werk vanuit de Banlieu ligt hoger dan de afstand woon-werk uit andere gebieden (tabel 3.2.2). De gemiddelde snelheid van het woon-werk verkeer uit de Banlieu ligt eveneens hoger, waardoor de gemiddelde tijd van woon-werk verplaatsingen uit de Banlieu maar nauwelijks hoger is dan voor verplaatsingen uit andere gebieden (tabel 3.2.2).
- Meer dan de helft van de woon-werk verplaatsingen vindt plaats met de auto. Werknemers in de grote steden maken gebruik van het Openbaar Vervoer (**±35%**) en werknemers in regionale steden van fiets (**±25%**) en Openbaar Vervoer (**±10%**). In de grote steden is het gebruik van tweewielers aanzienlijk minder dan in de regionale en kleine steden en in de gemeenten (tabel 3.2.4).
- De gemiddelde variabele autokosten **zijn** van bewoners van de grote

stedelijke agglomeraties het laagst en voor kleine steden het hoogst. De inwoners van Banlieu gemeenten die de langste afstanden afleggen en het minst van andere vervoermiddelen dan de auto gebruik maken, hebben iets hoger variabele kosten t.o.v. het gemiddelde maar niet hoger dan de inwoners van kleine steden en autonome gemeenten (tabel 3.2.6). De variabele kosten vormen derhalve geen belemmering voor vestiging in de Banlieu. Het feit dat de gemiddelde kosten van de woon-werk verplaatsingen aftrekbaar zijn van het belastbaar inkomen brengt met zich mee dat verhoging van de variabele autokosten de belemmering niet vergroten en de **mobiliteit/vervoerwijzekeuze** niet beïnvloeden.

- De tabellen 3.2.7 t/m 3.2.9 tonen **aand**at in de periode 1970-1981 het aandeel van de auto in het verkeer is gestegen, ten koste van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Terwijl de verplaatsingen minder tijd in beslag zijn gaan nemen, is de verplaatsingsafstand toegenomen.



Figuur 3.2.1 De stadsgewesten

WERKGEMEENTE

	Grootstad	Regionale Stad	Agglomeratie	Banlieu	Kleine Stad	Autonome Gemeente	Afhankelijke gem	Totaal
Grootstad	71,4	3,3	11,7	3,8	4,2	5,6		100 (11,4)
Regionale Stad	12,6	66,6	2,6	4,3	6,0	7,9		100 (16,2)
Agglomeratie	27,9	1,7	60,1	3,4	2,3	4,6		100 (18,7)
Banlieu	26,4	23,2	9,5	20,9	5,0	15,0		100 (11,8)
Kleine Stad	15,3	10,8	7,2	3,6	51,8	11,2		100 (13,4)
Autonome Gemeente	23,2	12,3	7,4	4,1	13,1	40,0		100 (27,6)
Afhankelijke gem						25,0	37,5	100 (0,9)
Totaal	27,0	19,4	17,1	5,9	13,0	17,3	0,3	100 (100)

Cijfers uit enquête door Dimarso-Gallup Belgium (periode mrt'86-febr'87)

Tabel 3.2.1 Woon- werkverplaatsingen tussen verstedelijkingszones (Vlaanderen) Bron: "Het woonwerkverkeer binnen het verstedelijkingsproces", G. Den Brabander en A. Verhetsel; Antwerpen, 19 sept 1989 (lit.132).

Woongemeente	Gemiddelde Afstand (km)		Gemiddelde Snelheid (km)		Gemiddelde Tijd (min.)	
	BELGIE	VLAAN	BELGIE	VLAAN	BELGIE	VLAAN
Grootstad	11,3	12,0	23,7	23,4	24,3	25,3
Regionale Stad	13,2	14,3	27,2	29,1	23,4	24,0
Agglomeratie	11,5	11,3	27,0	27,0	25,1	25,2
Banlieu	17,1	16,9	36,2	36,6	26,3	25,6
Kleine Stad	15,6	15,9	31,9	33,1	23,8	24,2
Autonome gem.	15,4	15,8	32,6	32,9	25,3	25,8
Totaal	13,9	14,4	29,7	30,4	24,6	25,1
Volkstelling 1981	15		38,6		23,5	

Cijfers uit enquête door Dimarso-Gallup Belgium (periode mrt'86-febr'87)

Tabel 3.2.2 Afstand, snelheid en tijdsbesteding voor woon-werk-verplaatsingen (vanuit de woongemeente). Bron: lit. 132.

Werkgemeente	Gemiddelde Afstand (km)		Gemiddelde Snelheid (km)		Gemiddelde Tijd (min.)	
	BELGIE	VLAAN	BELGIE	VLAAN	BELGIE	VLAAN
Grootstad	21,1	20,0	32,0	31,0	34,6	34,3
Regionale Stad	11,5	12,6	28,8	32,7	21,0	20,8
Agglomeratie	12,5	13,1	27,3	27,5	26,6	26,9
Banlieu	10,6	11,0	28,9	29,3	19,5	19,8
Kleine Stad	10,0	10,9	29,2	31,1	17,9	18,4
Autonome gem.	13,5	12,7	30,7	30,4	22,1	20,8
Totaal	13,9	14,4	29,7	30,4	24,6	25,1

Cijfers uit enquête door Dimarso-Gallup Belgium (periode mrt'86-febr'87)

Tabel 3.2.3 Afstand, snelheid en tijdsbesteding voor woon-werk-verplaatsingen (naar de **werkgemeente**). Bron: "Het woon-werkverkeer binnen het verstedelijkingsproces", G. Den Brabander en A. Verhetsel; Antwerpen, 19 sept 1989 (lit.132).

Woongem Werkgem	Te voet	Twee- wielers	Tram/ bus	Trein	Auto	Totaal
Grootstad	11,7 5,4	8,5 5,8	24,4 18,3	4,2 16,5	51,2 54,0	100 100
Regionale Stad	6,0 4,7	24,2 23,5	4,6 6,1	10,3 3,6	55,0 62,0	100 100
Agglomeratie	5,7 6,6	3,2 3,1	19,0 20,7	3,2 3,1	69,0 66,5	100 100
Banlieu	3,2 6,4	16,4 22,9	5,9 3,7	7,7 0,9	66,8 66,1	100 100
Kleine Stad	6,4 7,0	19,7 24,0	4,4 6,2	7,6 1,2	61,8 61,6	100 100
Autonome Gemeente	7,2 10,6	16,8 21,7	12,5 6,8	5,3 1,2	58,3 59,6	100 100
Totaal	6,7 6,7	15,0 15,0	11,9 11,9	6,1 6,1	60,3 60,3	100 100

Links-boven: perc. naar **Woongemeente**

Rechts-boven: Perc. naar **Werkgemeente**

Cijfers uit enquête door Dimarso-Gallup Belgium (periode mrt'86-febr'87)

Tabel 3.2.4. Keuze van vervoermiddel voor woon- **werkver-**plaatsingen (Vlaanderen), vanuit woon- en werkgemeente. Bron: lit. 132.

	Te voet	Twee- wielers	Tram/ bus	Trein	Auto
Grootstad	8,6	16,0	14,2	49,9	31,3
Regionale	7,9	16,2	20,9	46,2	32,4
Agglomeratie	8,0	19,5	17,5	34,9	31,3
Banlieu	8,6	21,6	21,3	44,7	41,2
Kleine Stad	8,7	15,7	28,9	49,8	38,0
Autonome Gemeente	9,0	16,8	25,3	43,6	40,7
Totaal	8,4	16,9	20,0	45,1	35,8

Cijfers uit **enquête** door Dimarso-Gallup **Belgium** (periode **mrt'86-febr'87**)
(de snelheden te voet zijn **onaanmerkelijk** hoog!)

Tabel 3.2.5 Gemiddelde snelheid (km/h) van de woon-werk verplaatsing voor verschillende vervoerwijzen. Bron: lit. 132.

Woongemeente	Gemiddelde variabele autokosten voor wo-we	
	BELGIE	VLAANDEREN
Grootstad	16.205	17.147
Regionale Stad	20.696	23.710
Agglomeratie	20.405	19.612
Banlieu	24.076	25.133
Kleine Stad	25.885	27.446
Autonome gem.	25.863	25.767
Totaal	25.599	23.397

Cijfers uit **enquête** door Dimarso-Gallup **Belgium** (periode **mrt'86-febr'87**)

Tabel 3.2.6 Gemiddelde variabele autokosten per jaar voor de woon-werkverplaatsingen. Bron: lit. 132.

Voornaamste gebruikte vervoermiddel	1970		1981		Verskil 1970- 1981
	absoluut	%	absoluut	%	
Trein	274768	10,4	220543	7,9	- 2,5
Personeel verv door werkgever	112749	4,3	109002	3,9	- 0,4
Auto als mede- reiziger	157407	5,9	230057	8,3	+ 2,4
Auto als be- stuurder	816087	30,8	1345181	48,2	+17,4
Autobus, tram, metro	424234	16,0	2707261	9,7	- 6,3
Motorfiets, scooter	30591	1,1	20679	0,8	- 0,3
Fiets, bromfiets	455505	17,2	315716	11,3	- 5,9
Te voet	378335	14,3	276735	9,9	- 4,4
Totaal	2649672		2788639		
Vervoermiddel onbekend	35585		7311		
Algemeen totaal	2685257		2795950		

Tabel 3.2.7 Voornaamste gebruikte vervoermiddel bij verplaatsingen door werkende beroepsbevolking in 1970 en 1981. Bron: "Statistische **studiën**, . nr. **86**", N.I.S. 1989 (lit. 99)

Tijdsafstand	1970		1981		Verskil 1970- 1981
	absoluut	%	absoluut	%	
Kort: minder dan 15 minuten	1008837	38,3	1182383	42,8	+ 4,5
Normaal: van 15 tot minder dan 30 minuten	906880	34,4	938402	33,9	- 0,5
Tamelijk lang: van 30 min. tot minder dan 1 uur	511683	19,4	477889	17,3	- 2,1
Lang: van 1 uur tot minder dan 1 uur 30	141467	5,4	116080	4,2	- 1,2
Zeer lang: meer dan 1 uur 30	67398	2,5	50073	1,8	- 0,7
Totaal	2636265	100	2764827	100	
Tijdsafstand onbekend	48585		31123		
Algemeen totaal	2685257		2795950		

Tabel 3.2.8 Verplaatsingsduur van woon-werkverplaatsingen in 1970 en 1981. Bron: "Statistische studiën, nr 86", N.I.S. 1989 (lit. 99).

Afstand in km tot plaats van het werk	1970		1981		Verskil 1970- 1981
	absoluut	%	absoluut	%	
< 3 km	683288	26,0	570328	20,6	- 5,4
≥ 3 km en < 5 km	539208	20,5	356053	12,9	- 7,6
≥ 5 km en < 10 km	544855	20,7	641688	23,2	+ 2,5
≥ 10 km en < 20 km	430230	16,3	580588	21,0	+ 4,7
≥ 20 km en < 30 km	183650	7,0	262326	9,5	+ 2,5
≥ 30 km en < 50 km	142584	5,4	212278	7,7	+ 2,3
≥ 50 km en < 70 km	67599	2,6	87948	3,2	+ 0,6
≥ 70 km	38754	1,5	53603	1,9	+ 0,4
Totaal	2630168	100	2764812	100	
Afstand in km onbekend	55089		31138		
Algemeen totaal	2685257		2795950		

Tabel 3.2.9 Afstand tot plaats van het werk in 1970 en 1981. Bron: "Statistische studiën, nr 86", N.I.S. 1989 (lit. 99).

3.2.4 Conclusies

- De facetmatige benadering van de ruimtelijke ordening in Vlaanderen wordt weerspiegeld in de sterke suburbanisatie en het net van vervoersvoorzieningen.
- De bestaande Ruimtelijke Ordening biedt vele mogelijkheden tot vestiging van **woon-** en werkgelegenheid in de periferie van de grote centra.
- Het **verkeersvoorzieningenbeleid** is vooral gericht geweest op de opheffing van bestaande knelpunten en verbetering van de infrastructuur tussen perifere gebieden en stadscentra en heeft dan ook de vestiging van **woon-** en werkactiviteiten in de buitenstedelijke gebieden verder aangemoedigd.
- Het gevoerde beleid heeft ongetwijfeld de ontsluiting van grote delen van het Vlaams grondgebied sterk verbeterd. Omdat echter onvoldoende rekening (kon) worden gehouden met het **verkeersge-**nererend effect, werd de mobiliteit verder gestimuleerd, namen energieverbruik en ruimtebeslag toe en kwam de verzorgingsfunctie van de kernen in gevaar door terugloop van de grote centra en door overlappingsen in de verzorgingssfeer van de perifere gebieden.
- Door de ruimtelijke spreiding en het sterk op de weginfrastructuur gerichte investeringsbeleid, zijn de kansen voor het openbaar vervoer verminderd.

3.3 Bereikbaarheid over de wee,

3.3.1 Definitie van het hoofdwegennet

In Vlaanderen is een fijnmazig wegennet gerealiseerd. In dit wegennet is een indeling te onderkennen van wegen met een nationaal verbindende functie (autosnelwegen), een regionaal verbindende functie (N-wegen) en een lokaal verbindende wegen (overige wegen). Teneinde het bovenregionale verkeer te concentreren op een beperkt aantal wegen wordt een hoofdwegennet (**HWN**) onderscheiden. De kwaliteit van dit hoofdwegennet wordt als maat genomen voor de bereikbaarheid over de weg op Vlaamse schaal.

Teneinde het hoofdwegennet te definiëren worden de volgende kenmerken vastgesteld:

- 1- Het hoofdwegennet verbindt economische en bestuurlijke centra met elkaar
- 2- Het hoofdwegennet voorziet in verbindingen met Nederland, Wallonië, Brussel en Frankrijk.
- 3- In principe wordt uitgegaan van rechtstreekse verbindingen tussen de centra. Een omrijfactor van maximaal 1,4 wordt 'echter toelaatbaar geacht.
- 4- De maaswijdte wordt bepaald door de eis dat het hoofdwegennet binnen 15 min. kan worden bereikt. Dit correspondeert met een afstand van \pm 10 km.
- 5- Op het hoofdwegennet prevaleert de verkeersfunctie: een vlotte en veilige verkeersafwikkeling moet gegarandeerd worden. Hierbij wordt een congestienorm van 1% aangehouden.

Als bestuurlijke en economische centra met een directe aansluiting op het hoofdwegennet zijn aangemerkt de centrumgemeenten van de stadsgewesten (zie figuur 3.2.1) aangevuld met de zeehavens en de nationale luchthaven Zaventem. Daarnaast zijn arrondissementshoofdsteden onderscheiden als bestuurlijke centra die indirect, via aanvullende verbindingen, op het hoofdwegennet zijn aangesloten. In tabel 3.3.1 zijn alle centra weergegeven.

<u>Vlaanderen:</u>		<u>Wallonië:</u>		<u>Nederland:</u>	
Aalst	Kortrijk	Turnhout	Nijvel	Bergen op Zoom	
Antwerpen	Leuven	Veurne	Tournai	Breda	
Brugge	Maaseik	Vilvoorde	Wareme	Eindhoven	
Dendermonde	Mechelen	Zaventem	Namen	Maastricht	
Diksmuide	Oostende	Zeebrugge	Charleroi	Terneuzen	
Eeklo	Oudenaarde			Tilburg	
Gent	Roeselare		<u>Hoofdstede-</u>	<u>Frankrijk:</u>	
Halle	St-Niklaas	Ath	<u>delijk</u>	Duinkerken	
Hasselt	Tielt	Luik	<u>gebied</u>	Roubaix	
Ieper	Tongeren	Moeskroen	<u>Brussel</u>	Tourcoing	

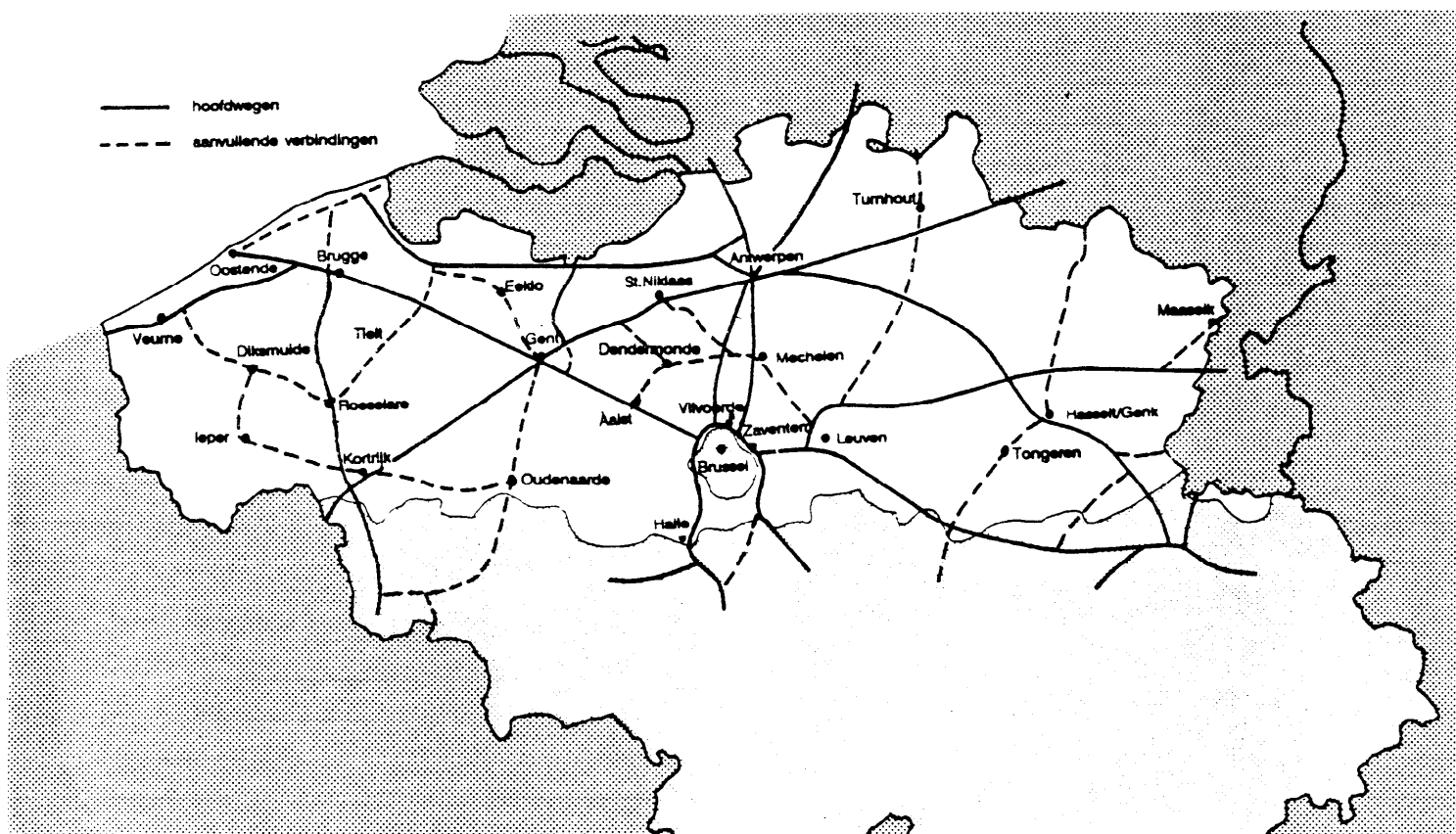
Tabel 3.3.1 Centra, geselecteerd ten behoeve van de definitie van het hoofdwegen en aanvullende verbindingen in Vlaanderen.

Van een groot aantal wegen staat vast dat ze in het hoofdwegennet moeten worden opgenomen. Het betreft de autosnelwegen en een aantal van de rijkswegen tussen de verschillende centra. Op een aantal plaatsen is

echter niet zonder meer duidelijk of bepaalde wegen al dan niet in het hoofdwegennet moeten worden opgenomen.

Het gaat hier om zgn. "driehoeken" in het wegennet, waarbij afgewogen moet worden of alle "zijden" van de driehoek deel uit moeten maken van het hoofdwegennet of dat één van de zijden buiten het hoofdwegennet gehouden moet worden. Niettemin bleek het met de gekozen criteria goed mogelijk tot vaststelling van een hoofdwegennet te komen.

In figuur 3.3.1 is het hoofdwegennet voor Vlaanderen weergegeven.



Figuur 3.3.1 Hoofdwegennet

3.3.2 Kwaliteitsanalyse hoofdwegennet

Normbelasting voor het wegennet

De kwaliteit van het verkeersnetwerk wordt bij een gegeven **netwerkstructuur** bepaald door de verkeersafwikkeling op het net. Hierbij **is** het van belang om na te gaan hoe lang het net in zijn huidige vorm kan voldoen **aan** de eis van een vlotte verkeersafwikkeling gedurende alle perioden van de dag.

In het verleden werd conform de Highway Capacity Manual de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beschreven aan de hand van afwikkelingsniveau's. Hierbij werd een bepaald afwikkelingsniveau als norm gesteld voor een weg

in een bepaald gebied (landelijk gebied, stadsgewest, stedelijk gebied).

De Nederlandse Rijkswaterstaat hanteert tegenwoordig een nieuwe norm voor de verkeersafwikkeling die uitgaat van het percentage van de weggebruikers dat dagelijks met een file geconfronteerd wordt. Bij een gegeven percentage kan een schatting gemaakt worden van de wachttijdverliezen, veiligheidskosten en milieukosten. De som van deze indirecte kosten en de directe kosten voor aanleg en onderhoud moet geminimaliseerd worden.

Deze benadering heeft geleid tot de in tabel 3.3.2 opgenomen **normbelastingen** (in **mvt/etm**) bij verschillende percentages voertuigen die in een file terechtkomen.

WEGTYPE	GEMIDDELDE INTENSITEIT (in mvt/etmaal)			
	P=	0%	1%	5%
Autoweg	1*2	15.000	19.000	23.000
Autosnelweg	2*2	40.000	55.000	65.000
	2*3	70.000	90.000	105.000
	2*4	100.000	125.000	145.000

Tabel 3.3.2 Normbelasting per **wegtype** bij de onderscheid- en kwaliteitsniveau's met betrekking tot de verkeersafwikkeling. Bron: Rijkswaterstaat, Dienst Verkeerskunde (lit. 115).

De normbelasting voor een **1*3** autoweg is gelijk gesteld aan die van een **1*2** autoweg.

Deze normwaarden moeten gecorrigeerd worden voor concrete wegvakken, waarbij de wegvakcapaciteit en de verdeling van de intensiteit over een etmaal in beide richtingen de grootte van de correctie bepalen.

In de huidige situatie komt naar verwachting dagelijks minder dan 1% van de voertuigen terecht in een file, Daarom is voor de Vlaamse situatie in deze studie als normbelasting de **1%-waarde** gekozen. Voor de toekomst wordt met de keuze van 1% enige verslechtering van de verkeersafwikkeling aanvaardbaar geacht. De correctie voor afzonderlijke wegvakken kon in het kader van deze studie niet uitgevoerd worden.

Kwaliteit van het wegennet op lange termijn.

Een gedetailleerde prognose per wegvak kon op dit moment nog niet worden gemaakt. Daarom wordt gebruik gemaakt van **één** groeifactor voor de verkeersbelasting op het hele wegennet. In hoofdstuk 2 is aangegeven dat in 2000-2005 de mobiliteit met **±40%** zal zijn gegroeid t.o.v. 1986. Er wordt vanuit gegaan dat ook het wegverkeer (in vtgkm's) met 40% zal groeien. Uitgaande van de jaargemiddelde etmaalintensiteiten in 1988 is de verkeersintensiteit op lange termijn (2000 à 2005) berekend door de waarden voor 1988 met 40% op te hogen. Teneinde bijzondere **seizoen**invloeden te onderkennen is daarnaast nog onderzocht of de winter- en de zomerintensiteit per wegvak onderling sterk verschillen.

Methode

De volgende stappen zijn doorlopen ten behoeve van het bepalen van de huidige en toekomstige bereikbaarheid over de weg.

- 1- de gemiddelde werkdagintensiteiten op jaarbasis op het hoofdwegennet in 1988 zijn getoetst aan de normbelasting van tabel 3.3.2 (uitgaande van het huidige dwarsprofiel).
- 2- de gemiddelde werkdagintensiteiten zijn met 40% verhoogd teneinde de bereikbaarheid over de weg na het jaar 2000 na te gaan.
- 3- De intensiteit + 40% is getoetst aan de normbelasting. Hieruit volgen de wegvakken die in de toekomst **onder-** dan wel overgedimensioneerd zullen blijken.
- 4- Teneinde de conclusies ten aanzien van overdimensionering **nader te toetsen**, is gekeken of er grote fluctuaties ten opzichte van het jaargemiddelde optreden door de zomer- en winterintensiteiten onderling te vergelijken. Bij grote verschillen is de hoogste intensiteit als maatgevende belasting **genomen**.

3.3.3 Filevorming op het hoofdwegennet

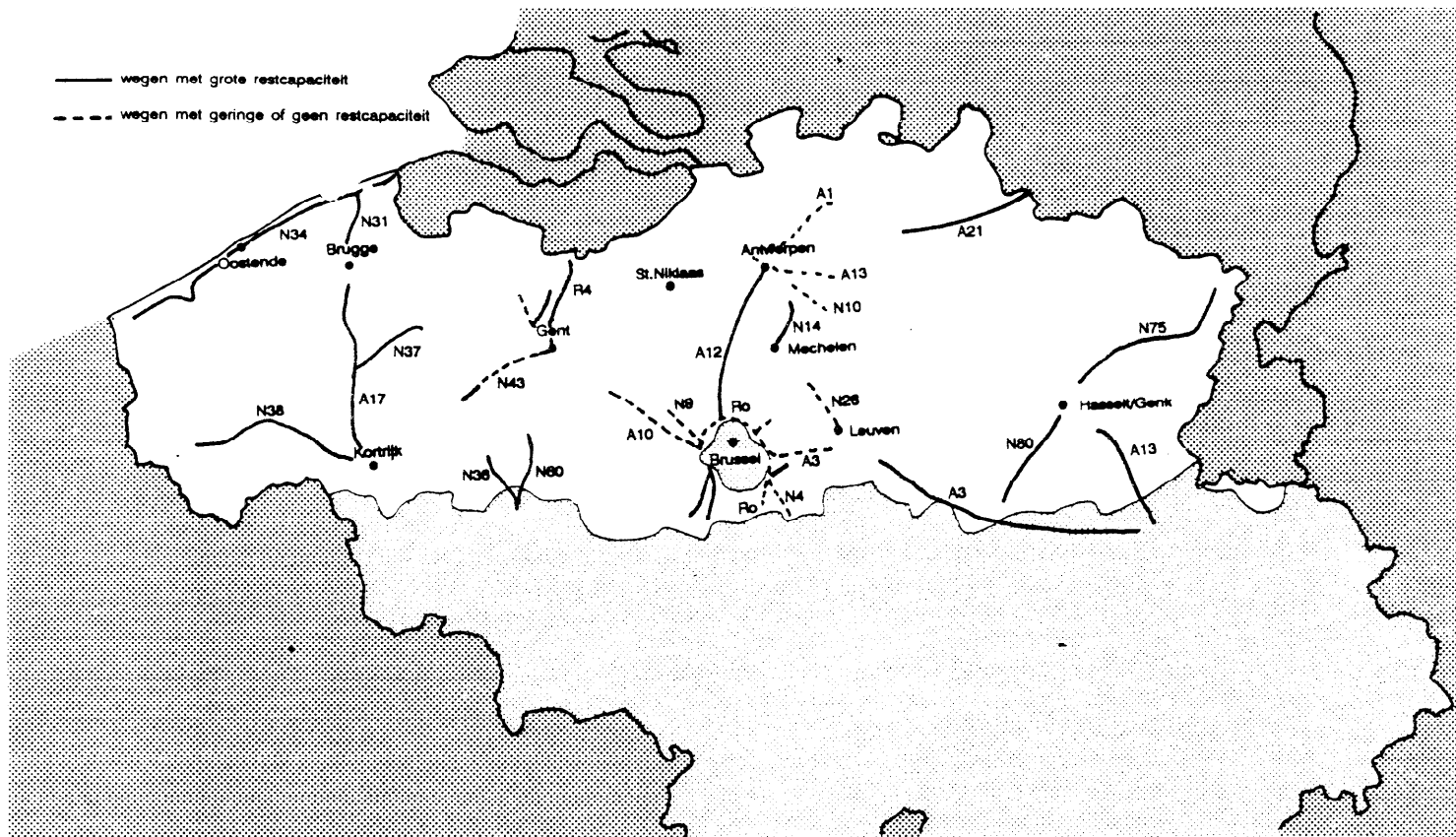
Het bestuur van Electriciteit en Electromechanica beschikt over een net van meetpunten waarmee op de ring om Brussel (**RO**) en op de weg Nederlandse grens-Antwerpen-Brussel (Al) vrijwel continu snelheid en dichtheid van het verkeer kunnen worden vastgesteld. Deze meetgegevens kunnen worden gebruikt als basis van een fileregistratie. Teneinde enig inzicht te krijgen in de frequentie en de duur van filevorming op deze wegen zijn de gegevens van de week van 14 t/m 20 mei 1990 bewerkt. De resultaten worden in onderstaande tabellen weergegeven. Over de andere wegen van het **hoofdwegennet** zijn thans geen gegevens over filevorming beschikbaar.

Vanuit de beschikbare snelheidsmetingen zijn filevormingen bepaald. Hierbij is filevorming gedefinieerd als een geregistreerde snelheid kleiner of gelijk aan 30 **km/uur**.

Hieronder staan de resultaten in aantal en duur weergegeven.

Locatie	Daluren			Spitsuren		Totaal
	nacht	dag	avond	ochtend	avond	
Ruisbroek	over het grootste deel van de week filevorming					
Anderlecht-Industrie	geen meetresultaten					
sint Pieters Leeuw	geen meetresultaten					
Anderlecht Pedee	geen meetresultaten					
Dilbeek	0	0	0	0	0	0
Sint-Agatha-Berchem	0	0	0	0	0	0
Merchtem	0	0	0	0	0	0
Strombeek-Bever	geen meetresultaten					
Vilvoorde	0	0	0	0	0	0
Machelen	0	0	0	0	1	1
Zaventem	1	0	0	0	0	1
Wezembaek-Oppem	1	0	0	0	0	1
Tervuren		0	0	0	0	0
Oudergem	3	0	0	0	0	3
Groenendaal	0	0	0	5	0	5

Tabel 3.3.3 Aantal keren filevorming gedurende de gehele week op de ring van Brussel voor verschillende locaties in de richting Ittre-Drogenbos



Figuur 3.3.2 Wegvakken met grote restcapaciteit respectievelijk met geringe of geen restcapaciteit (situatie in 2005, indicatief).

Locatie	Daluren			Spitsuren		Totaal
	nacht	dag	avond	ochtend	avond	
Ruisbroek	geen meetresultaten					
Anderlecht-Industrie	0	0	0	0	0	0
Sint Pieter8 Leeuw	0	0	0	0	0	0
Anderlecht Pede	geen meetresultaten			1	0	
Dilbeek	0	0	0	3	0	1
Sint-Agatha-Berchem	3	1	0	1		4
Merchtem	0	0	0	3	0	5
Strombeek-Bever	0	0	0	0	0	3
Vilvoorde	0	0	0	0	0	0
	1	1	1	0		2
Mechelen	1	1	0	0	3	5
Wezembeek-Oppem	0	0	0	0	1	2
Tervuren	2	1	3	0	2	7
Oudergem	1	1	0	0		4
Groenendaal	0	0	0	0	0	0

Tabel 3.3.4 Aantal keren filevorming gedurende de gehele week op de ring van Brussel voor verschillende locaties in de richting Drogenbos-Ittre.

Locatie	Daluren nacht dag avond	Spitsuren ochtend avond	Totaal
Meer	geen meetresultaten		
Loenhout	0 0 0	0 0	0
Brecht	geen meetresultaten		
St.-Job-in-'t-Goor	0 0 0	0 3	4
Menksh	0 0 0	0 0	0
Rumst		0 0	0
Mechelen-Noord	geen meetresultaten		
Mechelen-Zuid	0 0 0	0 0	0
Weerde	geen meetresultaten		
Vilvoorde	0 0 0	0 0	0

Tabel 3.3.5 Aantal keren filevorming gedurende de gehele week op de Al Brussel-Mechelen-Antwerpen-Breda voor verschillende locaties in de richting Nederlandse grens-Brussel

Op de Al richting Brussel-Breda is geen filevorming geregistreerd.
Opmerkingen:

- Enkele zeer langdurige files zijn bij twee perioden vermeld;
- Alleen de perioden van filevorming welke langer dan een kwartier duren zijn meegenomen;
- Enkele kleine opeenvolgende files zijn als 1 file meegenomen.

Tijdperiode (T)	Frequentie (F)	Totale tijdsduur (F*T)
15 (minuten)		45
30 45	1	90 0
60	1	60
75	1	75
Totalen	8	270

Tabel 3.3.6 Tijdsduur van de filevorming op de Al Brussel-Mechelen-Antwerpen-Nederlandse grens in beide richtingen.

De gemiddelde tijdsduur van de files op de Al bedraagt ca. 34 minuten.

Tijdperiode (T)	Frequentie (F)	Totale tijdduur (F*T)
15 (minuten)	16	525
30	11	480
45		
60	8	480
75	1	75
90	1	90
105	2	210
120	1	120
135	2	270
150	1	150
		0
165	0	0
180	0	0
210	0	0
225	0	225
240	0	0
		0
255	0	0
270	0	0
285	0	0
300	1	0
330	0	330
345		0
		0
360	0	0
390	0	0
405	0	0
420	1	420
Totalen	81	3870

Tabel 3.3.7 Tijdsduur van de filevorming op de ring van Brussel in beide richtingen, exclusief meetpunt Ruisbroek.

De gemiddelde tijdsduur van de files op de RO bedraagt ca. 48 minuten.

Opmerkingen:

- Gelijktijdige files op twee opeenvolgende meetlocaties zijn als 1 file aangerekend;
- Alle geregistreerde files zijn meegenomen (≥ 15 minuten);
- Alle op zichzelf staande files zijn als aparte files geregistreerd; dus twee files een kwartier na elkaar zijn apart meegerekend.

Uit de tabellen kan worden afgeleid dat de filevorming zich vooral rond Brussel situeert. Uit de frequentie per locatie blijkt dat er nauwelijks locaties zijn waar iedere dag filevorming optreedt. Een nadere analyse van de filevorming, met name de ontwikkeling in de tijd en een verdeling naar oorzaken, wordt dringend aanbevolen.

3.4 Openbaar vervoer

3.4.1 Inleiding

Zoals reeds in hoofdstuk 2 is verwoord, is nog een aanzienlijke groei van de vraag naar vervoer (uitgedrukt in reizigerskilometers ca. 40 %) te verwachten. Deze groei zal, indien het tot nu toe gevoerde beleid wordt doorgezet, vooral door de auto worden gerealiseerd. De huidige trend kan een en ander duidelijk maken.

Zoals uit onderstaande cijfers m.b.t. het aantal instappende **treinreizigers** op de stations in het Vlaams Gewest blijkt, heeft het openbaar vervoer niet van deze groei geprofiteerd. Vooral de toename van het forenzenverkeer in de spitsperioden zal bij ongewijzigd beleid reeds op korte termijn tot problemen gaan leiden.

Jaar	Vlaams Gewest	West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Antwerpen	Limburg
1983	359904	58514	124915	89828	9549
1984	343114	54207	123207	82937	8941
1985	34449 1	55779	122204	82864	9379
1986	330831	52661	119206	80969	9079
1987	326781	52025	118015	79214	9139
1988	33339 1	52429	120983	82917	10160
1989	324 195	52970	119465	79000	9506

Tabel 3.4.1 Instappende reizigers op de Vlaamse stations
(Bron: N.M.B.S.)

Indien het openbaar vervoer niet een belangrijk deel van de groei voor zijn rekening neemt, zullen met name in de grote stedelijke agglomeraties aanzienlijke congestieproblemen gaan ontstaan.

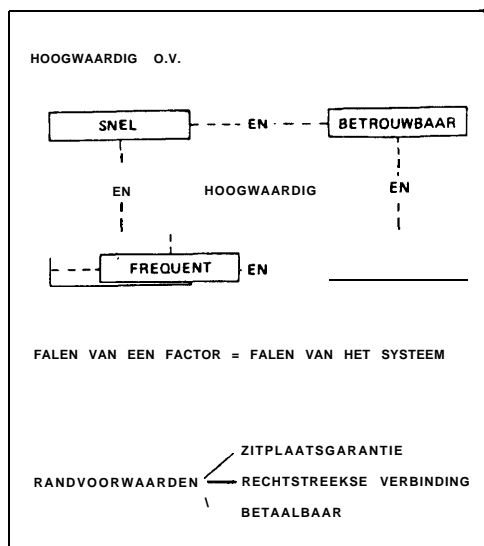
In diverse historische binnensteden is in de laatste jaren een (natuurlijke) grens bereikt voor wat betreft de toegankelijkheid voor het autoverkeer. Hierdoor zal op korte termijn de vraag naar meer verkeersruimte versterkt gaan klinken. Tegelijkertijd is echter te constateren, dat reeds nu het beslag van de auto op de openbare ruimte de woonkwaliteit in stedelijke gebieden sterk aantast.

Dit laatste is niet alleen uit overwegingen van leefbaarheid ongewenst, maar zal tevens leiden tot een kwalitatieve afname van het **vestigingsklimaat** voor het bedrijfsleven en kan daardoor de economische bloei van de stedelijke gebieden gaan bedreigen.

Voor het openbaar vervoer geldt dan ook, dat de afname van het aantal reizigers moet worden omgebogen in een toename, met name in de stedelijke agglomeraties. Dit omdat het openbaar vervoer een aanzienlijk gunstiger ruimtebeslag heeft dan de auto. In het bijzonder in het spitsverkeer is dit van belang ter bestrijding van de files.

Om voor de woon-werkforens een **reëel** alternatief te bieden voor de auto dient het openbaar vervoer aan hoge eisen t.a.v. reistijd en comfort te voldoen.

Onderstaand is aangegeven, waaraan een hoogwaardig openbaar vervoer moet voldoen.



Figuur 3.4.1: Kenmerken hoogwaardig openbaar vervoer

Om de achterstand in lijnvoering in te lopen en een hoge vervoer kwaliteit te verkrijgen (als eisen voor een groter deel van het marktsegment) zijn forse inspanningen nodig.

Daarnaast dient te worden opgemerkt, dat het sociale aspect (het garanderen van een vervoersmogelijkheid) van het openbaar vervoer, **en dan** met name in dun bevolkte gebieden, voor een belangrijk deel de jaarlijks terugkerende exploitatietekorten veroorzaakt.

In deze paragraaf wordt ingegaan op mogelijke toekomstige ontwikkelingen en wordt in algemene zin een beschouwing gegeven over de gewenste ontwikkeling van de kwaliteit van het huidige openbaar vervoerstelsel in de regio en in de steden.

Voorafgaand aan het afstemmen en optimaliseren van de lijnvoering dient overigens een goed inzicht te bestaan in het huidige en toekomstige verplaatsingspatroon van personen. De confrontatie met het huidige stelsel van openbaar vervoer op de verschillende niveaus (agglomeraties, steden, regio's, landelijke gebieden) **kan** mogelijkheden voor verbetering aangeven. Helaas zijn er weinig recente gegevens beschikbaar omtrent herkomst en bestemming van de huidige en potentiële openbaar **ver-**voerreizigers.

3.4.2 huidige situatie

In de huidige situatie kunnen vier niveaus worden onderscheiden, waar het gaat om openbaar vervoervoorzieningen:

- het (inter)nationaal niveau
- het gewestniveau
- het regio-/stadsgewestniveau
- het landelijk gebied

Het **(inter)nationaal** niveau en het gewestniveau kunnen in dit kader in feite als een geheel worden bekeken.

Het openbaar vervoer op dit niveau wordt in hoofdzaak door de rail bediend; hiervoor staat de NMBS.

Het regio-/stadsgewestniveau is in de huidige situatie nog een zaak voor de NMVB en **MIV's** in Antwerpen, Gent en Brussel met bus, tram en **(pré)metro**.

Het landelijk gebied tenslotte is thans het verzorgingsgebied van de **NMVB**.

Er is op dit moment nog geen sprake van een totale integratie van **stads-** en regiovervoer, zoals wordt beoogd voor de toekomst in de Vlaamse **Vervoer-** Maatschappij (WM). Juist op dit niveau ligt een belangrijke uitdaging voor de nieuwe Maatschappij om reizigerswinst te boeken. Ter toelichting diene het volgende.

Nationaal/gewest

Belgie beschikt over een dicht spoorlijnnnet. De stad Brussel wordt hierbij het best 'bediend', getuige het grote aantal klokvaste verbindingen vanuit de overige steden. In onderstaande tabel is dit weergegeven.

	Gent	Antw.	Brussel	Leuven	Genk	Hasselt	Brugge	Mechelen	St Niklaas	Kortrijk	Oostende
Gent		2	4				3		3	2	2
Antwerpen	2		5		1	1	5		2	1	1
Brussel		5		2	1	1	3	5	2	1	1
Leuven			2					1			
Genk			1			1					
Hasselt		1	1	1	1						
Brugge	3	1	3							1	3
Mechelen		5	5	1							
Sint Niklaas	3		2								
Kortrijk	2	1	1				1				
Oostende	2	1	1				3				

Tabel 3.4.2 Klokvaste verbindingen, aantal treinen per uur (bron: N.M.B.S.)

De kwalitatief goede ontsluiting van Brussel met het openbaar vervoer blijkt ook uit het procentuele aandeel van openbaar vervoergebruikers, zoals in tabel 3.4.3 is weergegeven.

In de tabel zijn alleen die relaties weergegeven, die groter zijn dan 500 verplaatsingen per etmaal. Hieruit blijkt, dat in het interstedelijke vervoer het openbaar vervoeraandeel reeds zeer groot te noemen is. Kijken wij evenwel naar het totale aandeel van het openbaar vervoer in het globale vervoer, dan liggen de cijfers duidelijk anders. Het aandeel van het openbaar vervoer voor gans België bedraagt in 1987 circa **20%**, zoals uit tabel 3.4.4 mag blijken.

	Gent		Antw.		Brussel		Leuven		Genk		Hasselt		Brugge		Mechelen		St Nikolaas		Kortrijk		Oostende	
	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV	A	OV
Gent			39	61	25	75							32	68			43	57	42	58	26	72
Antwerpen	62	38			39	61									45	55						
Brussel			44	56																		
Leuven			49	51	38	62					43	57			58	42						
Genk					47	53					72	28										
Hasselt			50	50	31	69	44	56	72	28												
Brugge	34	66	35	65	24	76													47	53	52	48
Mechelen			38	62	30	70	56	44														
St Nikolaas	53	47	55	45	49	51																
Kortrijk	39	61	29	71	28	72							46	54								
Oostende	31	69	32	68	21	79							57	53								

A = percentage Auto ov = percentage Openbaar Vervoer

Tabel 3.4.3 Aandeel van het openbaar vervoer in de vervoerwijze-verdeling (bron: N.I.S.-volkstelling)

	1987	
	absolute cijfers	procentueel
NMBS	6.271	6.4 %
NMVB	4.427	4.5 %
MIV's	1.019	1.0 %
Speciale Busdiensten	2.903	2.9 %
Autocar	4.322	4.4 %
Privé-auto	78.958	80.6 %
Totaal	97.900	100.0 %

Tabel 3.4.4 De mobiliteit in 1987, uitgedrukt in miljoen reizigerskilometers (bron: N.M.B.S.)

De sterke dominantie van de auto in de totale mobiliteit komt hierin duidelijk tot uitdrukking.

Regio/stadsgewest

In het verleden was de werkgelegenheid geconcentreerd in de centra van de steden. De lijnennetten van het openbaar vervoer zijn hierop gericht en kenmerken zich veelal nog - met name waar het tramlijnen betreft - door een radiale structuur. De stadscentra zijn hierdoor over het algemeen goed bereikbaar. De werkgelegenheidsconcentraties hebben zich de laatste jaren steeds meer verplaatst naar de (goed bereikbare) buitenrand van de stadsgewesten. Bovendien heeft een spreiding van het wonen naar de randen van de agglomeraties plaatsgehad.

Deze spreiding van de werkgelegenheid en wonen heeft het aandeel openbaar vervoergebruikers sterk doen dalen.

Het openbaar vervoer heeft deze tendens slechts gedeeltelijk kunnen volgen, met name omdat daarvoor onvoldoende adequate middelen aanwezig

waren.

In onderstaande tabel zijn cijfers weergegeven m.b.t. de verdeling over de vervoerwijzen (auto, openbaar vervoer en fiets) in de stedelijke agglomeraties en steden.

	auto	o.v.	fiets
Brussel	48 %	50 %	2 %
Antwerpen	57 %	32 %	11 %
Gent	59 %	21 %	20 %
Leuven	60 %	14 %	26 %
Mechelen	57 %	12 %	31 %
Oostende	49 %	10 %	41 %

Tabel 3.4.5 Verdeling over de vervoerwijzen in het woon-werk-verkeer in steden (bron: N.I.S.-volkstelling)

In de overige steden is het openbaar vervoer-aandeel kleiner dan 10 %. Hieruit blijkt ook, dat het autogebruik in de genoemde steden schommelt tussen circa 50 en 60%.

Op basis van bovenstaande cijfers kan verder geconcludeerd worden, dat in een aantal steden het openbaar vervoer gebruik zeer laag is. Naast steden als Leuven, Mechelen en Oostende, die nog boven 10% scoren, vallen in het bijzonder op steden als Brugge, Kortrijk, Hasselt en Genk.

Voorts is nagegaan, hoe binnen de drie grote agglomeraties de relaties met een aantal randgemeenten worden afgewikkeld. Zoals uit onderstaande tabel blijkt, verschilt het openbaar vervoeraandeel per situatie sterk. In de Gentse agglomeratie ligt dit aandeel over de gehele lijn ongeveer gelijk op ca 12%. In de Brusselse agglomeratie zijn de verschillen het grootst: Aalst scoort hier het hoogst met rond 70%. In de agglomeratie Antwerpen ligt dit weer duidelijk lager met rond 25%.

Gent	naar Gent						
	van	auto	0. v.	fiets	totaal		
Lochristi	78%	1906	13%	327	08%	198	100 2431
Merelbeke	73%	2727	12%	456	15%	574	100 3757
Destelbergen	77%	2266	10%	283	13%	393	100 2942
Evergem	68%	3991	12%	709	20%	1161	100 5871

Tabel 3.4.6 Vervoerwijzeverdeling tussen Gent en een aantal randgemeenten

Antwerpen	naar Antwerpen							
van	auto		O.V.		fiets		totaal	
Beveren	71%	2885	26%	1075	03%	132	100%	4092
Stabroek	68%	2472	27%	970	05%	195	100%	3637
Merksem	62%	5092	27%	2222	10%	840	100%	8154
Deurne	76%	1128	22%	333	02%	25	100%	1486

Tabel 3.4.7 Vervoerwijzeverdeling tussen Antwerpen en een aantal randgemeenten

Brussel	naar Brussel							
van	auto		O.V.		fiets		totaal	
Aalst	25%	1669	70%	4604	04%	276	100%	6549
Asse	56%	1869	44%	1470	01%	18	100%	3357
Ukkel	62%	4407	37%	2644	01%	49	100%	7100
Schaarbeek	44%	3594	55%	4468	01%	99	100%	8161

Tabel 3.4.8 Vervoerwijzeverdeling tussen Brussel en een aantal randgemeenten

Een analyse van deze cijfers leert, dat op een aantal relaties een groter aandeel van het openbaar vervoer mogelijk moet zijn, mits de kwaliteit van dit vervoer op die relaties beter scoort. In het volgende wordt hierop nog teruggekomen.

Zoals reeds eerder opgemerkt, is het aandeel **openbaar-vervoerverplaatsingen** van en naar Brussel zeer hoog. Indien dit aandeel wordt gedifferentieerd naar verplaatsingen op korte en lange afstand, blijkt dat het marktaandeel voor de trein erg hoog is bij verplaatsingsafstanden boven de 30 km: 56% t.o.v. 20% voor kortere verplaatsingen. Dit laat zich uiteraard verklaren door de ligging van de hoofdstad, waarbij de trein met een relatief hoge snelheid en dus relatief korte reistijd kan concurreren met de auto, zeker wanneer daarbij het parkeerprobleem voor de auto wordt verdisconteerd. Voor verplaatsingen op kortere afstand kan de trein de "verloren" voor- en natransporttijd niet meer compenseren met een hogere rijsnelheid. Voorts valt vast te stellen, dat Brussel t.a.v. het openbaar vervoergebruik aanzienlijk hoger "scoort" dan de overige steden, mede als gevolg van de ruimtelijke situatie en het openbaar vervoeraanbod. In Brussel is een groot deel van de werkgelegenheid nog in het centrum geconcentreerd, het aandeel openbaar vervoerreizigers is juist daar opvallend hoog, met name ook bij de relaties op grotere afstand. Hier liggen dan ook de aanknopingspunten voor de bevordering van het openbaar vervoer in andere plaatsen.

Interessant hierbij is nog om na te gaan, hoe binnen het openbaar vervoer de verdeling over de diverse vervoermiddelen (bus, trein, etc.) is.

naar Gent				
van	OV, waarvan:	trein	bus	part.OV
Lochristi	13	13	61	25
Merebeke	12	13	77	10
Deetelbergen	10	7	72	20
Evergem	12	8	68	24
naar Antwerpen				
van	OV, waarvan:	trein	bus	part.OV
Beveren	26	17	61	22
Stabroek	27	3	49	49
Merksem	27	1	80	18
Deurne	22	2	84	14
Schilde	15	3	84	13
Brasschaat	19	3	67	30
naar brussel				
van	OV, waarvan:	trein	bus	part.OV
li.Ellst	70	81	16	3
Asse	44	54	45	2
Ukkel	37	16	82	2
Schaarbeek	55	4	94	2
Denderleeuw	80	89	9	1
Grimbergen	2	10	88	3
Meise	2	5	92	2
Overijse	23	27	70	3
Sint Pieters	38	16	80	4
Vilvoorde	37	34	63	4
Zaventem	36	34	61	4
Wemmel	33	4	94	2
Sint Pieter8	39		98	2

Tabel, 3.4.9 Verdeling van het openbaar vervoer naar vervoerwijze (in percentages, bron: N.I.S.-volkstelling)

Geconcludeerd kan hieruit worden, dat in een aantal gevallen, ook in het voorstadvervoer, de trein hoog scoort. Dit hangt nauw samen met de feitelijke lokatie van het station in de voorstad en de mogelijkheden van penetratie in de hoofdkern.

Met een op maat gesneden openbaarvervoer systeem liggen er dus duidelijk kansen voor een aanzienlijke verhoging van het aandeel openbaar-vervoerreizigers binnen stedelijke agglomeraties, waar zich congestie voordoet, c.q. een parkeerprobleem bestaat.

Gezien de nog steeds verdergaande spreiding van werkgelegenheid en woongebieden en de onduidelijkheid m.b.t. de toekomstige vervoervraag dient het openbaar vervoer flexibel te kunnen reageren op een zich wijzigende markt. Alléén indien ook voor de lange termijn aantoonbaar grote reizigersstromen zijn te verwachten, is het vanzelfsprekend dat een hoogwaardig openbaar vervoersysteem moet bestaan uit railverbindingen. In veel andere gevallen kan met goedkopere oplossingen sneller op een zich wijzigende vervoervraag worden ingespeeld.

Voorwaarde is in alle gevallen dat het openbaar vervoer kan concurreren met het particuliere vervoer (auto). Dat betekent dat totale reistijd, comfort en kosten concurrerend moeten zijn.

Landelijke gebieden

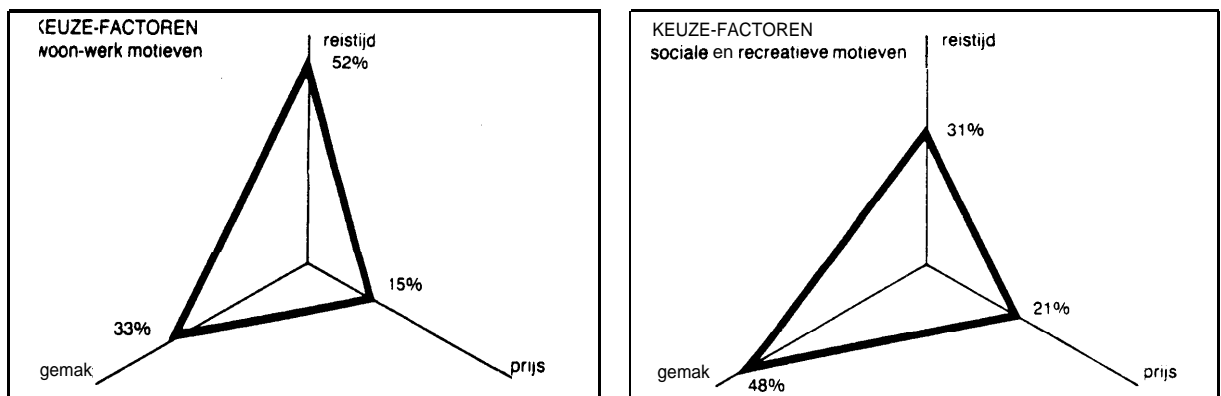
Op dit moment kan het openbaar (bus)vervoer in de landelijke gebieden in het algemeen niet anders dan een maatschappelijke functie vervullen : het

bieden van een verplaatsingsmogelijkheid voor die mensen die geen redelijk alternatief hebben. In veel gevallen is de karakteristiek van deze vervoerwijze (collectief) enigszins strijdig met de (geringe) vervoervraag als gevolg van de grote ruimtelijke spreiding van het wonen. Onderzoek naar alternatieven is uit bedrijfseconomische redenen gewenst, daar juist dit vervoer zeer onrendabel is.

3.4.3 Toekomstige mogelijkheden voor vergroting van het openbaar vervoergebruik.

Algemeen

Wil het openbaar vervoer een **substantiële** bijdrage leveren in de oplossing van de verkeers- en milieuproblematiek, dan zal het zich met name moeten richten op het overnemen van de rol van de auto in de woonwerkrelaties, die zich in de spits afwikkelen. Onderzoek onder automobilisten en openbaar vervoergebruikers heeft uitgewezen dat vooral de factoren reistijd, comfort en prijs bepalend zijn voor de keuze van het vervoermiddel. De mate waarin deze factoren bepalend zijn voor die keuze is in de eerste plaats **afhankelijk** van de beschikbaarheid van de diverse vervoermiddelen. Maar ook die personen die niet de beschikking hebben over een auto en derhalve gedwongen zijn van het openbaar vervoer gebruik te maken blijken de keuzefactoren gelijkaardig te waarderen. Onderscheid in waardering van de keuzefactoren blijkt meer afhankelijk te zijn van het reismotief, dan van de eventuele beschikbaarheid van een auto. Gebleken is dat voor de "**beroeps**"motieven vooral het aspect reistijd bepalend is voor de keuze. In de sociale en recreatieve motieven blijken de reizigers meer de voorkeur te geven aan gemak.



Figuur 3.4.2: Keuzefactoren openbaar vervoer-gebruik

Waar de taakstelling van het openbaar vervoer gericht is op het overnemen van de rol van de auto in het woonwerkverkeer, zal dus het aspect reistijd sterke aandacht moeten krijgen.

Het is derhalve zaak om de reistijdverhouding auto - openbaar vervoer op relaties aanzienlijk te verbeteren. Bezien we de samenstelling van de reistijd in het openbaar vervoer dan kunnen daarin de volgende elementen worden onderscheiden:

- voortransport naar de opstapplaats
- wachttijd bij de halte i.v.m. de frequentie van het vervoer
- reistijd in het voertuig
- overstaptijd (indien noodzakelijk)
- reistijd in het voertuig
- natransport naar de bestemming

Een belangrijke verbetering van openbaar vervoersystemen in stedelijke en agglomeratieve situaties kan worden gevonden in het beperken van wacht- en overstaptijden, door:

- het opheffen van de overstap
- het verhogen van de frequentie
- het afstemmen van de dienstregeling

Daarnaast kan in veel gevallen zeer aanzienlijke reistijdwinst geboekt worden, indien tram of bus in congestiesituaties over een vrije eigen bedding kan beschikken. Een bijkomend extra gegeven in zo'n geval is, dat het sterk imagoverhogend werkt dat de **tram/bus** langs de file rijdt.

Voor gewest- en **(inter)nationale** verplaatsingen dienen verbeteringen met name gezocht te worden in een toename van de rijsnelheid en frequentie.

Gewest/(inter)nationale verplaatsingen

Dit marktsegment wordt bediend door de NMVB en de NMBS. Hierbij neemt de NMBS het leeuwendeel van de gewest- en nationale verplaatsingen voor haar rekening en draagt tevens zorg voor een aantal zware forenzenstromen in de stedelijke regio's. De NMBS constateert, dat zij een bijzonder hoog marktaandeel heeft in het woon-werkverkeer en dat de rol van de trein om deze reden zeer belangrijk moet blijven. Aan de andere kant valt te constateren dat, indien geen stappen worden ondernomen door de NMBS zelf of door de overheid, de groei van de mobiliteit in grote mate aan de trein voorbij zal gaan. Er is nog steeds sprake van een dalende tendens van het aantal reizigers.

In het plan STAR 21 (Spoor Toekomst - Avenir du Rail) geeft de NMBS aan hoe zij denkt het marktaandeel te vergroten. Dit plan is op te vatten als een lange termijnplan voor de komende 20 à 30 jaren. De NMBS heeft zich ten doel gesteld voor de korte (woon-werk)afstanden een hoge frequentie aan te bieden en voor de lange afstand snelle of zelfs supersnelle (SST) treinen te introduceren.

In dit plan wijst de NMBS terecht op het belang van een goed ruimtelijk ordeningsbeleid als voorwaarde voor het welslagen van het streven de automobiliteit te doen afremmen. Met name het beleid dat de spreiding van werkgelegenheid langs de autowegen mogelijk maakt, dient te worden omgebogen. Om het natransport van een aantal reizigers sterk te beperken beveelt de NMBS aan om op en rond de knooppuntstations zo veel mogelijk bedrijvigheid (kantoren), maar ook wonen te stimuleren. Voor alle stations zou kunnen worden onderzocht hoe de woongelegenheid in de onmiddellijke omgeving kan worden vergroot.

Voor de korte termijn kan het niet anders dan dat ook het openbaar busvervoer een belangrijke rol in de reizigersopvang moet vervullen. Immers railinfrastructuurprojecten zijn kostbaar en niet in korte tijd te verwezenlijken. Intussen kan de snelbus alvast een reëel alternatief betekenen, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan t.a.v. genoemde aspecten reistijd, comfort (en kosten).

Regio/stadsgewest

In de stedelijke agglomeraties, waar zich thans reeds filevorming voordoet of binnen enige tijd te verwachten is, liggen voorts goede mogelijkheden om het openbaar vervoergebruik te stimuleren. Essentieel daarbij is dat een hoogwaardig alternatief wordt geboden voor het autogebruik.

De eerder vermelde factoren dienen zich hier onverkort aan: in het bijzonder de reistijd en het comfort moeten worden verbeterd. Gezien de beschikbare technische mogelijkheden behoeft dit geen probleem te zijn. Het betekent overigens wel beleidsmatig een zware taakstelling om zover te komen, dat er op korte termijn snelle tram- en busverbindingen ontstaan.

Hier gaat het om het realiseren van vrije beddingen voor tram en bus op die wegen zowel in als buiten de kom, waar regelmatig congestie voorkomt. Dit kan ook op autosnelwegen het geval zijn. Verder gaat het in de sfeer van de infrastructuur om het creëren van prioriteitsregelingen bij verkeerslichten. Hiermee is reeds veel winst te halen: een betere regelmaat is hiervan het gevolg, leidend tot een verhoging van de commerciële snelheid. Als gevolg hiervan nemen de exploitatiekosten af, omdat bespaard kan worden op materieel en personeel. Tegelijkertijd met deze kwaliteitsverbetering neemt het openbaar vervoergebruik toe.

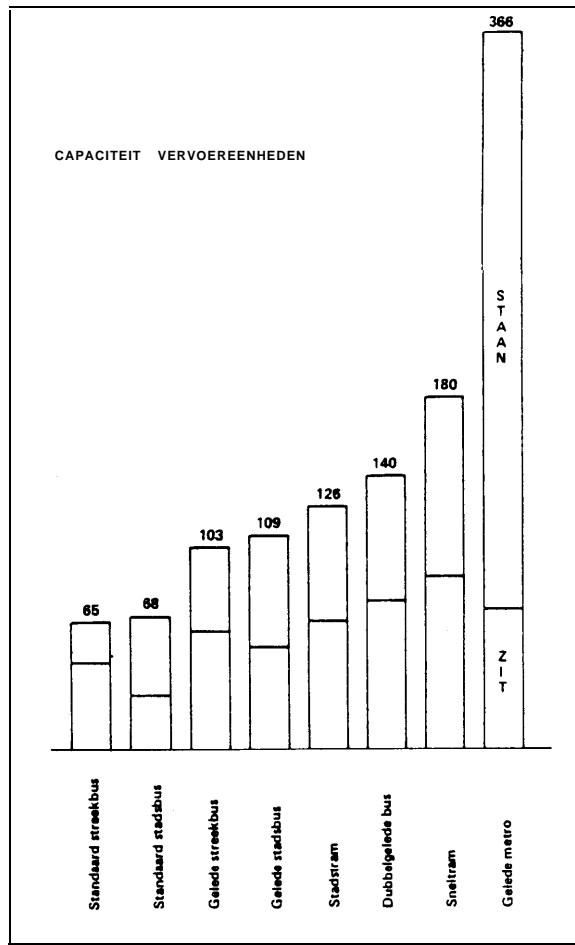
Tezelfdertijd dienen frequenties te worden verhoogd.

Ten aanzien van de vervoermiddelen dienen uiteraard ook vernieuwingen plaats te vinden teneinde het imago te verbeteren.

Deze verbeteringen dienen gecombineerd te worden met een algehele, maar gerichte imagocampagne, terwijl tenslotte het comfort en de informatie op de halte moet worden verbeterd.

Gelet op de nieuwste technische ontwikkelingen in de busbouw, dient voorts in ogenschouw te worden genomen, dat de traditionele verschillen tussen bus en tramtechniek voor een deel tot het verleden zullen gaan behoren, hetgeen een gefaseerde (en meer rendementszekere) invoering van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem mogelijk maakt.

Naast de traditionele standaardbus is de gelede bus reeds gemeengoed. In West-Duitsland en Frankrijk zijn reeds dubbelgelede bussen gebouwd. De vervoerkapaciteiten van de diverse eenheden is in figuur 3.4.4 samengevat. De aangeboden zitplaatscapaciteit van de dubbelgelede bus, de sneltram en de gelede metro liggen in dezelfde orde van grootte.



Figuur 3.4.3. Capaciteit vervoereenheden

In onderstaande figuur zijn nog enkele kenmerken van de verschillende openbaar vervoertechnieken weergegeven.

	Standaard bus	Gelede bus	Dubbelgelede bus	Stadstram	Sneltram
Infrastructuur					
- openbare weg	•	•		•	
- prioriteitsregelingen	•	•		•	
- tram / busbanen	•	•		•	
- vrije baan			•		
Geleiding					
		•	Spoorbus	•	Rail
Tractie					
- diesel	•	•	•		
- electrisch	of trolley	•	•	•	•
Dienstuitvoering	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> flexibel star </div>				

Figuur 3.4.4: Kenmerken openbaar vervoertechnieken

In Vlaanderen zijn goede mogelijkheden te verwezenlijken om tot een hoog openbaar vervoergebruik met een bussysteem te komen. Deze liggen met name in de agglomeraties Antwerpen en Brussel, waar het om de korte termijn gaat. Pilotprojecten in de vorm van snelbussen zijn vlot te realiseren en kunnen tot aanzienlijke reizigerswinst leiden. Daarnaast kunnen gelijkaardige projecten voor sneltrams worden gedefinieerd. In het **IMP** Verkeer en Vervoer voor Vlaanderen is een en ander benoemd.

Gezien de gememoreerde ontwikkelingen op het gebied van vervoervraag en mogelijke technische ontwikkelingen ligt het in de rede vooralsnog geen al te grootschalige projecten in uitvoering te nemen waarvan de effecten op lange termijn niet zeker zijn.

3.5 Langzaam verkeer

De analyses van het langzaam verkeer zijn toegespitst op het gebruik van en de voorzieningen voor de fiets. Aan de voetganger is in meer algemene zin aandacht besteed.

Met gegevens van de NIS-volkstelling is voor een aantal grotere steden (de centrumgemeenten van de stadsgewesten) bepaald wat het aandeel is van de fiets in het woon-werkverkeer en in het woon-schoolverkeer (tabel 3.5.1 en 3.5.2).

Gemeente	auto(%)	openbaar vervoer(X)	fiets(%)
Gent	59	21	20
Antwerpen	57	32	11
Brussel	48	50	2
Leuven	60	14	26
Genk	71	9	20
Hasselt	65	7	28
Brugge	50	5	45
Mechelen	57	12	31
St Niklaas	50	7	43
Kortrijk	57	5	38
Oostende	49	10	41

Tabel 3.5.1 Verdeling woon-werkverkeer binnen gemeenten naar vervoerwijze

Steden waar veel wordt gefietst in het woon-werkverkeer zijn Brugge, Mechelen, St **Niklaas**, Kortrijk en Oostende.

Voor het woon-schoolverkeer zijn soortgelijke cijfers opgenomen in tabel 3.5.2.

Gemeente	auto(A)	openbaar vervoer(%)	fiets(%)
Gent	23	41	36
Antwerpen	20	48	32
Brussel	23	72	5
Leuven	22	24	53
Genk	13	35	52
Hasselt	25	19	56
Brugge	16	13	5
Mechelen	18	29	5:
St Niklaas	24	16	60
Kortrijk	22	19	59
Oostende	16	25	60

Tabel 3.5.2 Verdeling woon-schoolverkeer binnen gemeenten naar vervoerwijze

Om de aandachtspunten te bepalen voor het fietsverkeer buiten de bebouwde kom is de volgende werkwijze gevolgd.

Op basis van de vijfjaarlijkse verkeerstelling is bepaald welke wegen belangrijke fietsroutes zijn. Hierbij is als ondergrens gehanteerd dat 800 fietsers per etmaal de betreffende route gebruiken. Voor de aldus geselecteerde routes is bij de wegendatabank (Bestuur der Wegen) opgevraagd welke fietsvoorzieningen hier aanwezig zijn. In tabel 3.5.3 is een en ander samengevat.

Gemeente	wegnr	km	plaats	etmaalint. (fietsers)	soort	fietspad	zijde	verharding	breedte (in m.)	lengte (in m.)
Merkspilae	N124	6.9	Merkspilae	1208	A)	aanliggend	1	bitumen	0.80	3006
Brasschaat	N1	15.5	Brasschaat	969	A)	vrijliggend	2	beton	2.00	3400
					B)	fietsstrook		beton	1.50	2350
						vrijliggend	1	cementtegel	1.50	3980
Hasselt	N74	42.8	Hasselt	1362	A)	vrijliggend	2	beton		7892
Aalst	N411	2.5	Aalst	1208	A)	fietsstrook	2	beton	1.00	3089
Heusden-Zolder	N719	2.5	Heusden	1161	A)	aanliggend	2	beton		3050
					B)	vrijliggend		beton		2020
Lommel	N746	13.9	Lommel	1059	A)	geen				
					B)	fietsstrook	1	-		
Wommelgem	N116	4.5	Wommelgem	864	A)	vrijliggend	1	cementtegel	1.80	3145
					B)	fietsstrook	2	beton	0.75	972
						vrijliggend	1	bitumen	1.00	138
						wiss. 1 à 2 fietstr.		b-1.00, wiss. bitumen, asf.		
Zemst	N227	20.7	Zemst	974	A)	vrijliggend	2	asfalt	2.00	464
					B)	vrijliggend		betontegels	2.00	63
						verder aanliggend,		b-2.00, wiss. asf./betontgls		
Zele	N445	19.6	Zele	945	-					
Aalst	N9	24.5	Aalst	951	A)	fietsstrook		bitumen	0.95/1.50	4 2 8 ;
					B)	vrijliggend	2	bitumen	0.95/1.10	254
						vrijl./fietsstr	2	bitumen/asf	2.00/1.60	1052
						fietsstrook	2	bitumen	1.20	88
						verder vrijl. met		1) cementtegels, b-2.30		
								2) beton, b-1.50		
Zwevegem	N8	3.6	Zwevegem	935	-					

A) ter plaatse van het **telpunt**
 B) direct aanliggende weggedeelten

Tabel 3.5.3 Belangrijke fietsroutes buiten de bebouwde kom

Uit de tabel blijkt dat de kwaliteit van de aanwezige fietsvoorzieningen sterk wisselend is. Langs sommige routes ontbreken ze geheel. In principe komen alle beschouwde wegvakken in aanmerking voor vrijliggende fietspaden. In het programma is aan de wegvakken met meer dan duizend fietsers prioriteit toegekend.

Zoals vermeld, zijn de telgegevens afkomstig uit de vijfjaarlijkse telling. De gegevens over 1990 zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Zodra deze wel beschikbaar zijn verdient het aanbeveling de tabel te actualiseren en de resultaten hiervan in het programma op te nemen.

3.6 Verkeersleefbaarheid

Onder het begrip verkeersleefbaarheid zijn de aspecten luchtvervuiling, geluidhinder en barrièrewerking samengebracht. Luchtvervuiling en geluidhinder liggen op het raakvlak van milieu en mobiliteit. Om die reden is aansluiting gezocht bij de gegevens die zijn opgenomen in het Mina-plan (lit. 68). Voor analyses wordt naar dit plan verwezen. Wat betreft geluidhinder wordt wel ingegaan op de invoergegevens die zijn gehanteerd voor de berekeningen van wegverkeerslawaaai.

3.6.1 **Barrièrewerking**

In Vlaanderen zijn vele tientallen plaatsen aan te wijzen waar N-wegen door bebouwde kommen lopen. Qua dwarsprofiel is er in het algemeen geen verschil met de situatie buiten de bebouwde kom: de verkeersfunctie- de verbindende **component-** is sterk overheersend. En de verblijfsfunctie is derhalve ondergeschikt. Dit wordt nog versterkt door de ruimtelijke inrichting met zeer brede verhardingen voor het autoverkeer en summiere voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

Deze situatie is veroorzaakt door een sterke aandacht voor een goede verkeersafwikkeling bij de aanleg van de wegen. Een ander aspect is dat in Vlaanderen, in vergelijking met omliggende landen, vrij laat is begonnen met de aanleg van een autosnelwegennet. Om in de jaren 60, begin jaren 70, het snel toenemende autoverkeer op te vangen zijn aanvankelijk de bestaande wegen, door de kommen, in capaciteit uitgebreid. Inmiddels is er een goed uitgerust autosnelwegennet aangelegd, maar de omgekeerde beweging, het terugdraaien van de capaciteit van de betreffende N-wegen is tot nu toe achterwege gebleven.

Daarnaast worden ook op andere relaties wegen aangetroffen die met drie of vier rijstroken kommen doorsnijden.

Om de betreffende knelpunten te localiseren is de volgende aanpak gevolgd. Voor het gehele gewestwegennet is vastgesteld waar zich wegen bevinden met meer dan twee rijstroken. Verder is een inventarisatie gemaakt van N-wegen die parrallel lopen aan autosnelwegen en gegeven hun tracering gelijke verbindingen tot stand brengen. Zoals uit het voorgaande mag worden verwacht vallen beide typen wegen voor een belangrijk deel samen. De wegen met meer dan twee rijstroken die geen deel uitmaken van de parallelle routes zijn ter plaatse **geinventariseerd** om te bepalen of deze voor reconstructie in aanmerking komen.

De belangrijkste parallelle routes:

- N1 Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel
- N2/3 Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Luik
- N2 Diest-Hasselt-Bilzen
- N8 Kortrijk-Menen-Ieper
- N9 Gent-Aalst-Asse-Brussel
- Ni2 Antwerpen-Schilde-Turnhout
- N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen
- N32 Brugge-Torhout-Roeselare-Menen-Franse grens
- N43 Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens
- N70 Gent-Lokeren-St Niklaas-Antwerpen
- N139 Oud-Turnhout-Nederlandse grens

De belangrijkste wegen die met drie of vier rijstroken kommen doorsnijden:

- N2 Leuven-Diest
- N9 Brugge-Eeklo-Gent
- N14 Mechelen-Duffel-Lier
- N16 Willebroek-St Niklaas
- N26 Mechelen-Leuven
- N31 Brugge-Zeebrugge
- N34 Knokke-Heist-Oostende-De Panne
- N37 Roeselare-Tielt
- N44 Aalter-Maldegem
- N45 Aalst-Ninove
- **N78** Lanaken-Maaseik
- N79 Tongeren-Nederlandse grens
- N371 Brugge-Blankenberge.

In het programma (deel 2) zijn projecten gedefinieerd op het gebied van de verkeersveiligheid. Paragraaf 3.7 gaat hier nader op in. Het ligt voor de hand na te gaan in hoeverre de problematiek van de barrierewerking en van de verkeersveiligheid met elkaar verband houden. Teneinde hierin inzicht te krijgen zijn onderstaande tabellen samengesteld.

parallele routes	onveilige wegvakken	zwarte punten (kruispunten)	onveilige gemeenten
-N1 Wuustwezel - Antwerpen-Mechelen-Brussel	km 9(13),10(15),11(22),34(16) 35(16), 40(20), 41(16)	N1/Vondelstraat (10) N1/Stoopstr./Bourlastr. (10) N1/La Dekeyserstraat (10) (allemaal te Antwerpen)	Brasschaat
-N2/N3 Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Lul k	N3 km 26(16), 42(14), 44(17)	geen	geen
-N2 Diest-Hasselt-Bilzen	km 70(17),71(13)	N2/R71 (8) In Hasselt	Hasselt
-NB Kortrijk-Menen-Ieper	geen	geen	geen
- N9 Gent-Aalst-Asse-Brussel	km 28(13)	geen	Melle
-N12 Antwerpen-Schilden-Turnhout	km 12(12), 13(13), 23(14)	N12/N212 (9) in Wijnegem N12/Gravenwezel (11) In Wijn. N12/N112/N120 (8) In Schilden	Wijnegem , Halle
-N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen	N29 km 87(13)	N29/N72 (18) In Beringen	Aarschot
-N32 Brugge-Torhout-Roeselare-Henen-Franse grens	geen	geen	Torhout
-N43 Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens	km 16(12), 41(16)	N43/N43 (8) in Gent N43/N414 (10) in Gent	Waregem
-N70 Gent-Lokeren-Sint Niklaas-Antwerpen	km 8(13), 34(13)	geen	Lokeren, Waasmunster
-N139 Oud Turnhout-Nederlandse grens	geen	geen	geen

(...) = aantal ongevallen in één jaar

Tabel 3.6.1 Parallele routes en verkeersveiligheid

routes met 2 rijstroken	onveiligewegvakken	zwarte punten (krulspunten)	onveilige gemeenten
-N2 Leuven-Diest	km 24(13)	geen	Bekkevoort
-N9 Brugge-Eeklo-Gent	km 69(23)	geen	Damme, Eeklo
-N14 Mechelen-Duffel-Lier	geen	geen	Lier
-N16 Willebroek-Sint-Niklaas	km 19(14)	geen	geen
-N26 Mechelen-Leuven	geen	geen	geen
-N31 Brugge-Zeebrugge	geen	geen	geen
-N34 Knokke-Heist-Oostende-De Panne	km 8(12), 19(14), 51(12)	N34/N329 (8) In Bredene	Knokke-Heist, Da Haan, Blankenberge, De Panne, Bredene, Middelerkerke, Nieuwpoort, Koksijde
-N37 Roeselare-Tielt	geen	geen	geen
-N44 Aalter-Maldegem	geen	geen	Aalter
-N45 Aalst-Ninnevel	geen	geen	geen
-N78 Lanaken-Maaseik	km 12(12), 19(24)	N78/ST Rekemer/ST Heide (9) N78/ST Daalbr./La Kusters (8) (beiden in Lanaken)	geen
-N79 Tongeren-Nederlandse grens	geen	geen	geen
-N371 Brugge-Blankenberge	km 10(16)	geen	Zuienkerke, Blankenberge

(...) = aantal ongevallen in één jaar

Tabel 3.6.2 Routes met meer dan twee rijstroken en verkeersveiligheid

Hieruit blijkt dat de relatie tussen beide typen knelpunten zeer sterk is. De tabellen maken duidelijk op welke routes een concentratie van knelpunten wordt aangetroffen. Dit zijn:

- N1 (Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel)
- N12 (Antwerpen-Schilde-Turnhout)
- N34 (Knokke-Heist-Oostende-De Panne)
- N48 (Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens)
- N78 (Lanaken-Maaseik).

3.6.2 Geluidhinder

Om een indruk te krijgen van de grootte van de geluidzones langs het hoofdwegenet zijn (indicatief) enkele geluidberekeningen uitgevoerd. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd met een computerprogramma dat is gebaseerd op Standaard-rekenmethode 1 van het "Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai" (Regeling als bedoeld in artikel 102 van de Nederlandse Wet geluidhinder).

Bij de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- hoogte waarnemer: 4.50 meter;
- bodemfactor: 0.9 (gemiddeld percentage zachtgedeelte);
- hoogte wegdek t.o.v. het maaiveld: 0.5 meter;
- type wegdek: asfalt;
- geen rekening is gehouden met verkeerslichten, objectfractie (reflectie gebouwen) en schermen;
- intensiteiten:
 - de gegevens van de verkeersstellingen zijn opgehoogd met 40%. Daar de nacht veelal bepalend is op hoofdwegen, is het gemiddeld **nachtuur** genomen.
 - Aangenomen is dat het gemiddeld **nachtuur** 1X van de etmaalintensiteit bedraagt;

- **hard/zacht-lijn** (afstand as van de weg tot aan het zachte gedeelte):
 - autosnelwegen - 2x3 strooks heeft **H/Z-lijn** van 20 meter
 - 2x2 strooks heeft **H/Z-lijn** van 15 meter
 - overige wegen - 4 strooks heeft **H/Z-lijn** van 10 meter
 - 3 strooks heeft **H/Z-lijn** van 8 meter
 - 2 strooks heeft **H/Z-lijn** van 6 meter;
- percentages vrachtverkeer:
 - de percentages zijn afkomstig uit de verkeerstellingen. Voor de wegvakken met onbekende percentages vrachtverkeer zijn de volgende aannames gedaan: autosnelwegen - 20% vrachtverkeer waarvan 45% zwaar vrachtverkeer; overige wegen - 15X vrachtverkeer waarvan 35% zwaar vrachtverkeer;
- snelheden:
 - autosnelwegen - lichte motorvoertuigen 120 **km/uur** en vrachtverkeer 90 **km/uur**; overige wegen - lichte motorvoertuigen 90 **km/uur** en vrachtverkeer 60 **km/uur**.

3.7 Verkeersveiligheid

Het hoofdstuk verkeersveiligheid behandelt de volgende onderwerpen:

- vergelijking van de verkeersveiligheid in verschillende West-Europese landen.
- beschrijving van de verkeersveiligheid in Vlaanderen:
 - de huidige situatie (1988)
 - de ontwikkeling in de periode 1982 - 1988
- selectie van aandachtsgebieden.

Voor de internationale vergelijking is gebruik gemaakt van CEMT statistieken.

Voor het beschrijven en analyseren van de huidige situatie is gebruik gemaakt van de ongevalgegevens over de jaren 1986 t/m 1988. Ongevallen met uitsluitend **materiële** schade zijn vanwege hun onvolledige registratie buiten beschouwing gelaten. Er is onderscheid gemaakt naar:

- De onveiligheid in elk afzonderlijk arrondissement; de aantallen ongevallen en slachtoffers zijn gerelateerd aan inwonertal en oppervlak;
- De betrokkenen (wie);
- De lokaties van de ongevallen (waar); er is aandacht geschonken aan de verdeling **in-** en buiten de agglomeraties, het aantal ongevallen per gemeente en aan zogenaamde "zwarte punten".

De ontwikkeling in de periode 1982-1988 is geanalyseerd op grond van het jaarlijkse aantal ongevallen en slachtoffers. Daarbij zijn de slachtoffers onderscheiden naar vervoerwijze en leeftijdsklasse.

3.7.1 Internationale vergelijking

Het is betrekkelijk moeilijk om verkeersveiligheid in verschillende landen te vergelijken. Er zijn immers veel, verschillende variabelen die op de verkeersveiligheid van invloed zijn: bevolkingsdichtheid, **motori-**seringsgraad, kwaliteit van het wegennet, kwaliteit van de ruimtelijke ordening etc. Niettemin is een vergelijking op het niveau van de mortaliteit (aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners) van belang, om een beeld te krijgen van de dreiging die van het verkeer uitgaat in verschillende landen en om vast te stellen welke vooruitgang er wordt geboekt bij het bestrijden van de verkeersonveiligheid. In tabel 3.7.1 is de mortaliteit tengevolge van het verkeer in een zestal West-Europese landen weergegeven. De beschikbare gegevens maakten het mogelijk cijfers te tonen voor de periode 1970-1972 en voor 1987.

Land	1970-1972	1987	afname
België	31,4	19,5	38X
BRD	30,5	13,0	57%
Frankrijk	33,3	19,4	42%
Nederland	24,2	10,1	58X
Zwitserland	27,3	14,5	47x
Oostenrijk	38,0	18,8	51%

tabel 3.7.1 Mortaliteit in het verkeer in verschillende West-Europese landen (bron: CEMT)

In 1972 varieert de mortaliteit tussen **24,2** (Nederland) en **38,0** (Oostenrijk). België neemt met **31,4** een gemiddelde positie in. In 1987 varieert de mortaliteit tussen **10,1** (Nederland) en **19,5** (Belgie). De in de periode 1970-1972 tot 1987 geboekte vooruitgang varieert per land tussen 58% (Nederland) en 38% (Belgie). Hoewel de verkeersveiligheid, uitgedrukt in termen van mortaliteit, dus aanzienlijk is verbeterd, loopt België niettemin een achterstand op, omdat in omliggende landen de vooruitgang groter is. Hoewel op grond van deze algemene cijfers onmogelijk kan worden aangegeven wat de oorzaak is van deze relatieve achterstand, moet **geconcludeerd** worden dat een verdere verbetering van de verkeersveiligheid mogelijk moet zijn.

3.7.2 Huidige situatie (1986-1988) in Vlaanderen

In onderstaand overzicht is voor elk arrondissement het gemiddeld aantal letselongevallen weergegeven over de jaren 1986 t/m 1988 (het betreft hier ongevallen met letselslachtoffers of met dodelijke afloop). Deze aantallen zeggen op zichzelf niet zoveel. Indien zij echter worden gerelateerd aan expositiegrootheden als de bevolkingsomvang of het totale oppervlak van het betreffende arrondissement, wordt een indruk verkregen over de relatieve onveiligheid van elk arrondissement.

	bevolking (1.1.1987)	km2	letsel- ongevallen	% dodelijk	per km2	per 10000 inwoners
Aalst	259015	469	1509	2.9	3.2	58
Antwerpen	919453	1000	6001	2.0	6.0	65
Brugge	260227	651	2418	3.1	3.7	93
Dendermonde	181454	342	1165	2.4	3.4	64
Diksmuide	47010	362	273	3.7	0.8	58
Eeklo	79299	334	551	4.4	1.6	69
Gent	484857	943	3900	2.6	4.1	80
Halle Vilvoorde	522787	943	3007	4.3	3.2	58
Hasselt	360075	906	2711	3.7	3.0	75
Ieper	103677	550	660	3.5	1.2	64
Kortrijk	274534	404	1863	2.7	4.6	68
Leuven	421642	1163	2472	3.2	2.1	59
Maaseik	195404	884	1324	3.7	1.5	68
Mechelen	293198	510	1874	3.0	3.7	64
Oostende	134567	292	1201	3.1	4.1	89
Oudenaarde	114537	419	669	3.4	1.6	58
Roeselare	137015	272	960	1.9	3.5	70
Sint-Niklaas	212769	475	1640	2.3	3.5	77
Tielt	84969	329	494	3.2	1.5	58
Tongeren	178903	632	1027	3.7	1.6	57
Turnhout	372512	1357	2514	3.4	1.9	67
Veurne	50727	275	519	2.5	1.9	102
.....			gem.:	3.1	3.9	68

Tabel 3.7.2 Overzicht van het aantal gemiddeld letselongevallen in elk arrondissement voor de jaren 1986 t/m 1988. Tevens enkele expositiegrootheden.

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in de arrondissementen Eeklo, Halle en Vilvoorde relatief veel ongevallen een dodelijke afloop hebben. Opvallend is het hoge aantal ongevallen per 10.000 inwoners in de arrondissementen Brugge, Gent, Oostende en Veurne.

Een overzicht van de slachtoffers naar vervoerwijze en naar leeftijd is weergegeven in onderstaande tabellen.

Vervoerwijze	aantal	slachtoffers	(%)
bestuurder bromfiets	2176		11
bestuurder fiets	2210		11
bestuurder motorvoertuig	7208		37
passagier	3899		20
bestuurder motorfiets	1033		5
voetganger	2210		11
anderen	736		4
totaal:	19472		100

Tabel 3.7.3 Verdeling slachtoffers naar vervoerwijze in Vlaanderen (1987)

Opvallend is het hoge aandeel slachtoffers onder bestuurders en passagiers van motorvoertuigen (voornamelijk personenauto's). Ten opzichte van het aantal voertuigkilometers is het aandeel slachtoffers onder (brom)fietsers en motorrijders hoog.

	1988	%
0- 4 jaar	247	1.3
5- 9 jaar	550	2.9
10-14 jaar	724	3.9
15-19 jaar	2965	15.9
20-24 jaar	3609	19.3
25-49 jaar	6703	35.8
50-59 jaar	1448	7.7
>=60 jaar	2452	13.1
totaal	18698	100

Tabel 3.7.4 Verdeling slachtoffers (dodelijk, dodelijk gewond t ernstig gewond) naar leeftijd

Kinderen beneden de 5 jaar raken hoofdzakelijk bij een ongeval betrokken als voetganger en passagier; kinderen van 5 tot 9 jaar overwegend als voetganger.

Voor de leeftijdsgroep van 15 t/m 19 jaar is de bromfiets de wijze van verkeersdeelname die de ongunstige resultaten veroorzaakt. In 1987 betrof ruim 50% van de ernstige ongevallen voor 16 en 17 jarigen een bromfiets-ongeval.

In onderstaand overzicht is per provincie aangegeven het aantal ongevallen gedifferentieerd naar afloop. Tevens is per provincie aangegeven welk percentage van de ongevallen in 1988 heeft plaatsgevonden op zogenaamde "zwarte punten" (drie of meer ernstige ongevallen per lokatie).

Ongevallenbeeld 1988

provincie	totaal aantal ongevallen	percentage op zwarte punten	overledenen	percentage op zwarte punten	zwaar gewond	percentage op zwarte punten
Antwerpen	10389	11	202	12	2918	11
Brabant	12279	8	358	7	2311	9
Limburg	5062	15	186	7	1638	15
Oost Vlaanderen:	9434	10	256	9	2455	11
West Vlaanderen:	8388	11	243	12	2345	10

Tabel 3.7.5 Percentage ongevallen op "zwarte punten", uitsplitsing naar provincie

Uit de tabel blijkt dat gemiddeld 11% van alle-ernstige ongevallen plaatsvinden op deze "zwarte punten". Hoewel het aantal relatief gering lijkt, bieden deze punten een goed aangrijpingspunt voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

In hoofdstuk 5 van dit rapport is aangegeven op welke van deze lokaties meer dan zes letselongevallen hebben plaatsgevonden in het jaar 1988. Deze lokaties verdienen aandacht op zeer korte termijn. Aanbevolen wordt om op systematische wijze de ongevallen op deze lokaties te analyseren. Hierbij wordt nauwkeurig nagegaan onder welke omstandigheden de ongevallen hebben plaatsgevonden (lichtgesteldheid, toestand van het wegdek, alcohol, type ongeval e.d.). Op basis van het verkregen inzicht in de oorzaken van de ongevallen kunnen effectieve maatregelen worden uitgevoerd.

Verkeersveiligheid in gemeenten

Voor elke gemeente zijn de totale aantallen ongevallen in 1986, 1987 en 1988 verwerkt. Teneinde de verkeersonveiligheid in elke gemeente te kunnen relativeren, zijn de ongevals cijfers gerelateerd aan inwonertal en urbanisatiegraad. Hierbij is een klasseverdeling aangebracht op basis van bevolkingsomvang en de urbanisatiegraad. Per klasse zijn gemeenten geselecteerd waarvan het aantal ongevallen per 10.000 inwoners hoger lag dan het klassegemiddelde t standaardafwijking.

Voor de gemeenten met een bevolkingsomvang tot 10.000 inwoners betreft dit de volgende gemeenten:

gemeente	arrondissement	bevolking opp. (ha.)	gem. aantal ongevallen	ong. per 10.000 inw. per km ² .
Wijnegem	Antwerpen	8219	786	88
Orogenbos	Halle Vilvoorde	4676	249	39
De Haan	Oostende	9407	4217	109
Nieuwpoort	Veurne	8942	3100	98
Lichtervelde	Roeselare	7957	2593	74
Nazareth	Gent	9428	3519	88
Grobbendonk	Turnhout	9192	2836	76
De Panne	Veurne	9422	2390	74
Waasminsters	Dendermonde	8987	3193	67
Zuilenkerke	Brugge	2615	4886	34
Bekkevoort	Leuven	5352	3717	43
Spiere-Helkijn	Kortrijk	1811	1077	14
Hechtel-Eksel	Maaseik	9498	7670	71
Kaprijke	Eeklo	6032	3371	41
Horebeke	Oudenaarde	1874	1120	13

Tabel 3.7.6 Geselecteerde gemeenten tot 10.000 inwoners

Voor de gemeenten met een bevolkingsomvang groter dan 10.000 inwoners betreft dit:

gemeente	arrondissement	bevolking	opp. (ha.)	gem. aantal ongevallen	ong. per 10.000 inw.	ongevallen per km ² .
Wommelgem	Antwerpen	10920	1301	115	106	8.9
Machelen	Halle Vilvoorde	11228	1159	106	95	9.2
Leopoldsbbrug	Hasselt	13567	2249	120	89	5.4
Koksijde	Veurne	15987	4396	170	106	3.9
Torhout	Brugge	17856	4523	164	92	3.6
Eeklo	Brugge	19211	3005	164	85	5.5
Zonhoven	Hasselt	16777	3934	141	84	3.6
Bredene	Oostende	11740	1308	99	84	7.5
Helte	Gent	10032	1521	77	77	5.1
Middelkerke	Oostende	14505	7565	177	122	2.3
Damme	Brugge	10269	8952	104	102	1.2
Veurne	Veurne	11284	9634	109	97	1.1
Blankenberge	Brugge	15602	1741	138	88	7.9
Overpelt	Maaseik	11253	4085	99	88	2.4
Bres	Maaseik	13405	6496	106	79	1.6
Malle	Antwerpen	11568	5199	89	77	1.7
Zandhoven	Antwerpen	10245	4010	79	77	2.0
Aalter	Gent	16022	8192	120	75	1.5
Tessenderlo	Hasselt	14168	5135	106	75	2.1
Brasschaat	Antwerpen	33372	2849	246	74	8.6
Vilvoorde	Halle Vilvoorde	32885	2146	237	72	11.0
Herentals	Turnhout	24162	4856	216	90	4.5
Lier	Mechelen	30867	4970	244	79	4.9
Waregem	Kortrijk	33945	4509	265	78	5.9
Aarschot	Leuven	26022	6252	201	77	3.2
Lokeren	Sint-Niklaas	34256	6750	263	77	3.9
Mol	Turnhout	30179	11426	229	76	2.0
Knokke-Heist	Brugge	30618	5698	397	130	7.0
Hasselt	Hasselt	65563	10224	644	98	6.3

Tabel 3.7.7 Geselecteerde gemeenten met meer dan 10.000 inwoners

3.7.2 Ontwikkeling van de verkeersveiligheid

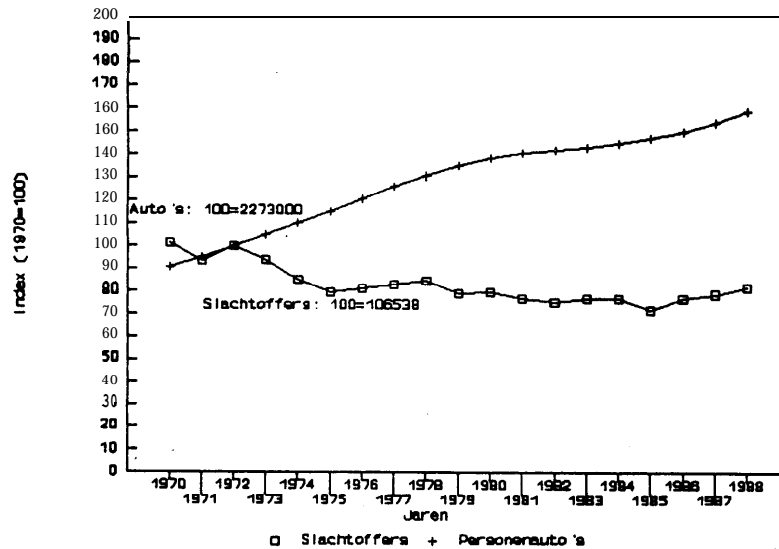
In figuur 3.7.1 is de ontwikkeling van het jaarlijkse aantal slachtoffers sinds 1970 weergegeven. Opvallend is dat de dalende tendens tot 1985 is omgeslagen in een stijgende tendens. Het opvallend lage aantal ongevallen in 1985 valt te verklaren uit de extreme weersomstandigheden in dat jaar (gladde wegen, voorzichtig rijden, minder verkeersaanbod).

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers per vervoerwijze weergegeven.

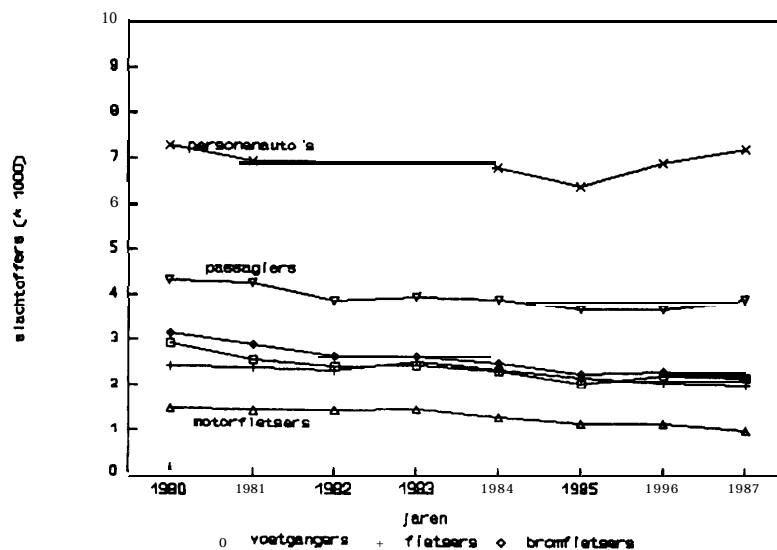
	SOM	fietsers		motorf.	personeauto's		anderen
		voetgangers	bromf.		best.	pass.	
1980	22453	2913	3149	1467	7267	4340	762
1981	21314	2554	2396	2890	6948	4278	689
1982	20476	2435	2350	2649	6941	3892	648
1983	20797	2460	2526	2644	6916	3972	709
1984	19992	2340	2377	2517	6790	3916	651
1985	18641	2062	2202	2291	6406	3685	707
1986	19340	2255	2078	2329	6904	3701	755
1987	19365	2210	2021	2176	7208	3899	736

Tabel 3.7.8 Ontwikkeling van het aantal slachtoffers naar vervoerwijze

Deze ontwikkeling wordt in figuur 3.7.2 nog eens gevisualiseerd. Hierin valt direct het hoge aantal slachtoffers onder bestuurders en passagiers van personenauto's af te lezen. Tevens is duidelijk de tendens zichtbaar naar een toename van het aantal slachtoffers onder deze **categorie**.



Figuur 3.7.1 Evolutie van het aantal personenauto's en het aantal slachtoffers van verkeersongevallen (bron: B.I.V.)



Figuur 3.7.2 Slachtoffers (doden, gewonden en ernstig gewonden) naar vervoerwijze

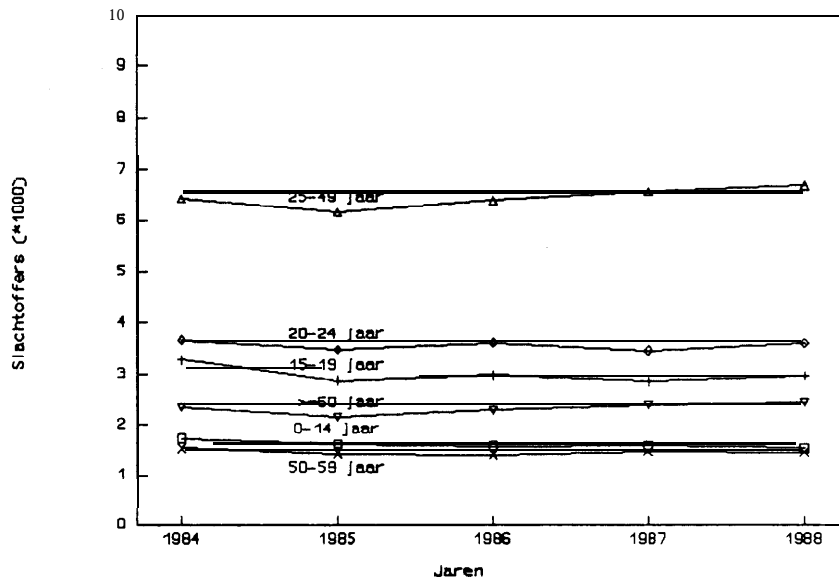
Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal slachtoffers onder voetgangers en (brom)fietzers relatief hoog blijft (ten opzichte van de vervoerprestatie).

percentages		fietzers		motorf.	personenauto's		anderen	
		voetgangers	bromf.		best.	pass.		
1980	100	13.0	10.8	14.0	6.5	32.4	19.3	3.4
1981	100	12.0	11.2	13.6	6.7	32.6	20.1	3.2
1982	100	11.9	11.5	12.9	7.1	33.9	19.0	3.2
1983	100	11.8	12.1	12.7	7.0	33.3	19.1	3.4
1984	100	11.7	11.9	12.6	6.6	34.0	19.6	3.3
1985	100	11.1	11.8	12.3	6.3	34.4	19.8	3.8
1986	100	11.7	10.7	12.0	6.0	35.7	19.1	3.9
1987	100	11.4	10.4	11.2	5.3	37.2	20.1	3.8

Tabel 3.7.9 Procentueel aantal verkeersslachtoffers naar vervoerwijze

Uit het voorgaande kan het volgende worden geconstateerd:

- veel slachtoffers bevinden zich in de groep bestuurders en passagiers van motorvoertuigen (572).
- het totale aantal slachtoffers is sinds 1985 sterk gestegen. Dit wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de toename van het aantal slachtoffers onder autobestuurders en -passagiers. Van belang is hierbij op te merken dat deze stijging waarschijnlijk niet alleen mag worden verklaard uit de toename van het aantal personenauto's: ook in de jaren tot 1985 is een toename van het aantal personenauto's gemeten;
- het aantal ongevallen met motorfietsen toont een duidelijke dalende tendens ;
- dit geldt ook, zij het in mindere mate, voor het aantal ongevallen met fietsers en bromfietsers.



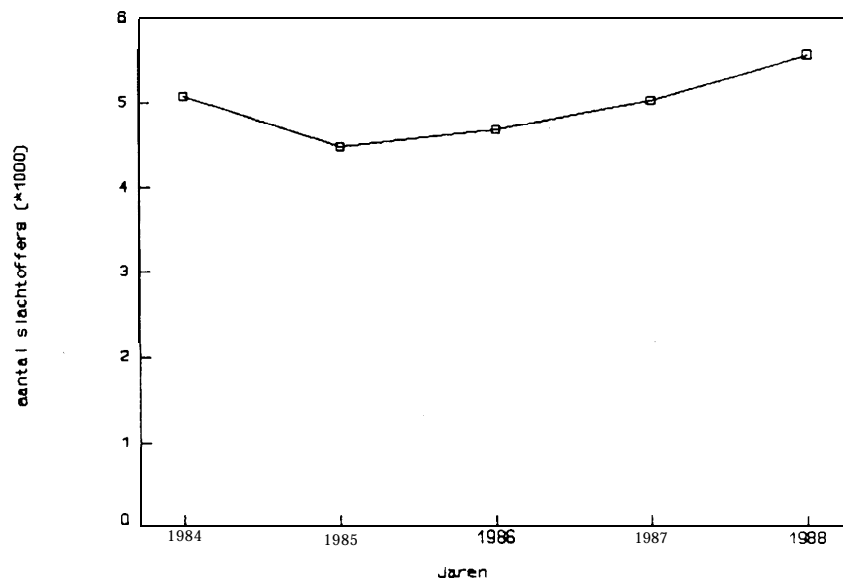
Figuur 3.7.3 Slachtoffers (doden, ernstig en dodelijk gewonden) naar leeftijdsklasse

In figuur 3.7.3 is een verdeling van het aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie uitgezet.

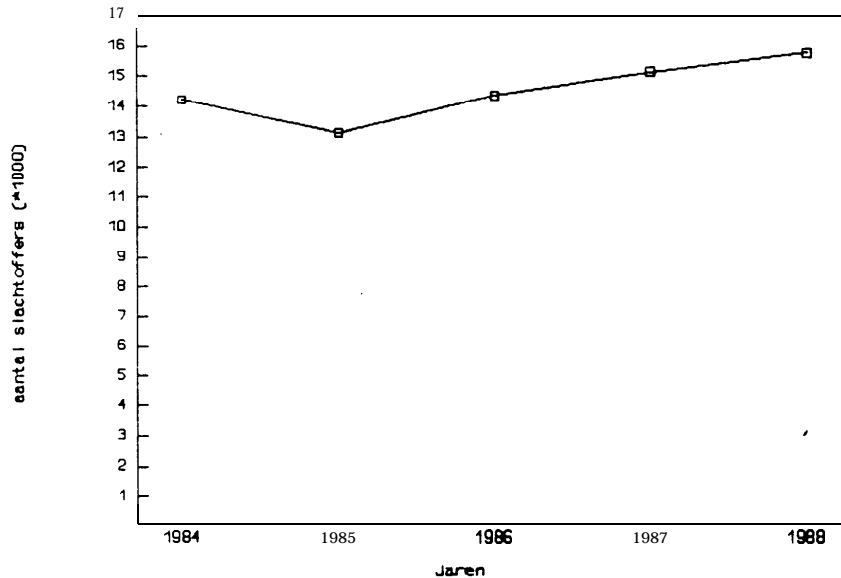
	1984	1985	1986	1987	1988
0- 4 jaar	261	246	236	242	247
5- 9 jaar	632	625	654	649	550
10-14 jaar	826	739	673	691	724
15-19 jaar	3281	2883	2985	2856	2965
20-24 jaar	3670	3487	3621	3472	3609
25-49 jaar	6437	6170	6402	6584	6703
50-59 jaar	1522	1419	1390	1462	1448
>=60 jaar	2353	2151	2296	2402	2452
totaal	18982	17720	18257	18358	18698

Tabel 3.7.10 Verdeling slachtoffers (dodelijk, dodelijk gewond t ernstig gewond) naar leeftijd (1984-1988)

Uit deze gegevens zijn geen opvallende ontwikkelingen te constateren. Het aandeel slachtoffers in de leeftijdscategorieën tussen 15 en 24 jaar blijft hoog. Gerichte campagnes voor deze leeftijdsgroep blijven nodig. Meer concreet kan worden gesteld dat aandacht dient te worden besteed aan de bromfietzers in de leeftijdsgroep van 15 t/m 19 jaar en aan **autobe-**stuurders in de leeftijd van 20 t/m 24 jaar. In figuur 3.7.4 en figuur 3.7.5 is duidelijk een ongunstige ontwikkeling zichtbaar.



figuur 3.7.4 Ontwikkeling van het aantal letsel-slachtoffers bij bromfietzers van 15 t/m 19 jaar



Figuur 3.7.5 Ontwikkeling van het aantal letselslachtoffers bij autobestuurders van 20 t/m 25 jaar

Tevens is een tendens naar een toename van het aantal slachtoffers onder ouderen waarneembaar. Deze tendens is zeer opvallend bij autobestuurders ouder dan 60 jaar, zie figuur 3.7.6. Een dergelijke tendens is niet waarneembaar bij de andere leeftijdscategorieën. Deze ontwikkeling is waarschijnlijk een logisch gevolg van de vergrijzing van de bevolking. Aan deze bevolkingscategorie dient bijzondere aandacht te worden besteed.

In België vinden de meeste ongevallen plaats binnen de agglomeraties (zie tabel 3.7.11).

ongevallen	in agglomeraties		buiten agglomeraties	
	4	%		%
1982	39442	68.7	17965	31.3
1983	40051	68.1	18727	31.9
1984	39475	67.3	19184	32.7
1985	36170	66.0	16656	34.0
1986	38600	66.0	19915	34.0
1987	38913	65.2	20756	34.8
1988	39867	64.6	21889	35.4
dodelijk + ernstig gewond		%		%
1982	9786	59.4	6685	40.6
1983	9876	58.9	6879	41.1
1984	9213	56.9	6990	43.1
1985	8325	55.7	6622	44.3
1986	8581	55.2	6969	44.8
1987	8501	54.6	7078	45.4
1988	8626	54.6	7174	45.4

Tabel 3.7.11 Verdeling letselongevallen binnen en buiten de agglomeraties

Uit tabel 3.7.11 blijkt dat de reeds eerder geconstateerde toename van het aantal letselgevallen van 1982 t/m 1988 bijna geheel voor rekening komt van de wegen buiten de agglomeraties. In tegenstelling tot de situatie binnen de agglomeraties blijft het aantal ernstige ongevallen buiten de agglomeraties ook toenemen.

Op grond van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en de analyse van de huidige situatie kunnen de volgende aandachtsgebieden worden geselecteerd.

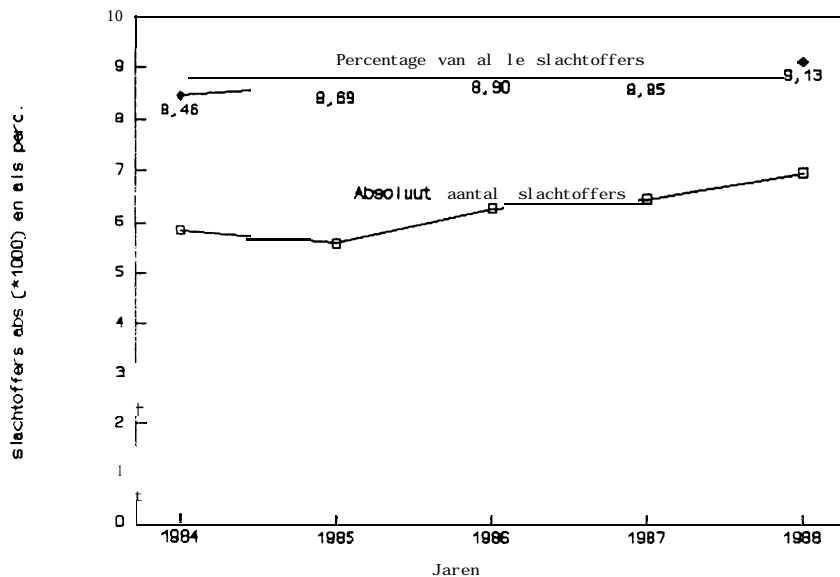
Betrokkenen

Veel slachtoffers bevinden zich in de groep bestuurders en passagiers van motorvoertuigen (57%). In deze categorie neemt het aantal ongevallen sterker toe dan in de overige **categorieën**. Aanbevolen wordt de ongevallen in deze categorie nader te analyseren, zodat vervolgens gerichte campagnes kunnen worden opgestart. Hierbij is een intensieve controle op naleving van belang. Te denken valt dan aan alcoholcontroles, controle op naleving van het dragen van de veiligheidsgordel, snelheidsmetingen en dergelijke.

De aandacht van campagnes moeten vooral ook gericht blijven op de jonge automobilisten.

De leeftijdsgroep 60 jaar en ouder is in toenemende mate als probleemgebied aan te wijzen. Dit vindt mede zijn grond in de ongunstige ontwikkeling bij ouderen als autobestuurders.

Het aantal oudere automobilisten zal nog sterk gaan toenemen. Het is wellicht gewenst om deze categorie enige bijscholing t.a.v. het verkeer te geven.



Figuur 3.7.6 Ontwikkeling van het aantal slachtoffers bij autobestuurders ouder dan 60 jaar

Naast het feitelijke gevaar is er ook een gevoel van onveiligheid. Sommige ouderen blijven maar liever thuis. Voorstelbaar is **instructie-**bijeenkomsten te organiseren waarin deze groep ouderen leert hoe zij haar verkeersgedrag kan aanpassen aan het afnemende vermogen alert te reageren.

Het aantal bromfietsongevallen in de leeftijdscategorie 15 t/m 19 jaar is onrustbarend hoog. Een intensieve campagne ter bestrijding van deze ongevallen is nodig.

Het onderwijs biedt een belangrijk aanknopingspunt voor de educatie. Op de basisschool gaat het erom de kinderen goed voor te bereiden op hun rol als voetganger of **fietser**. In het voortgezet onderwijs staan alcohol en snelheid centraal en dient ook de brommer aan de orde te komen (**helmgebruik**) .

Lokaties

Aanbevolen wordt om de ongevallen van de in hoofdstuk 5 aangegeven zwarte punten op zeer korte termijn aan te pakken. Het aanpassen van gevaarlijke kruisingen of wegvakken is een zeer effectief middel om het aantal ongevallen te doen dalen.

Algemeen

Regionale commissies ten behoeve van de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Het instellen van regionale commissies ten behoeve van de **verkeersveiligheid** kan een effectieve aanpak bevorderen. Deze commissies hebben vooral een adviserende en coördinerende taak. Het takenpakket van deze commissies valt uiteen in een drietal deeltaken:

1. aanpak van de "zwarte punten" op een binnen het gewest vastgestelde systematische werkwijze. Uit deze analyse dienen maatregelen te volgen voor de aanpak van deze knelpunten op korte termijn. Voorstelbaar is aan de wegbeheerder van "zwarte punten" bepaalde subsidiebedragen toe te kennen.
2. analyseren van de oorzaken en voorstellen van maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid in de geselecteerde gemeenten. Ook hiervoor is een **systematische** werkwijze aan te bevelen. Ten behoeve van een selectie van kansrijke **aandachtsgebieden** worden de volgende onderzoekselementen aanbevolen:
 - a. het betrekken van intensiteitsgegevens bij de ongevallengegevens
 - b. onderzoek naar de aard en de lokaties van de ongevallen
 - c. het betrekken van de fluctuaties in de intensiteitsgegevens over de dag in de analyse naar tijdstip.
3. in samenwerking met de politie en rijkswacht een programma opstellen ter ondersteuning van landelijke bewustwordingscampagnes ter bevordering van de verkeersveiligheid. Met name ter bestrijding van het toenemende aantal ongevallen buiten de agglomeraties.

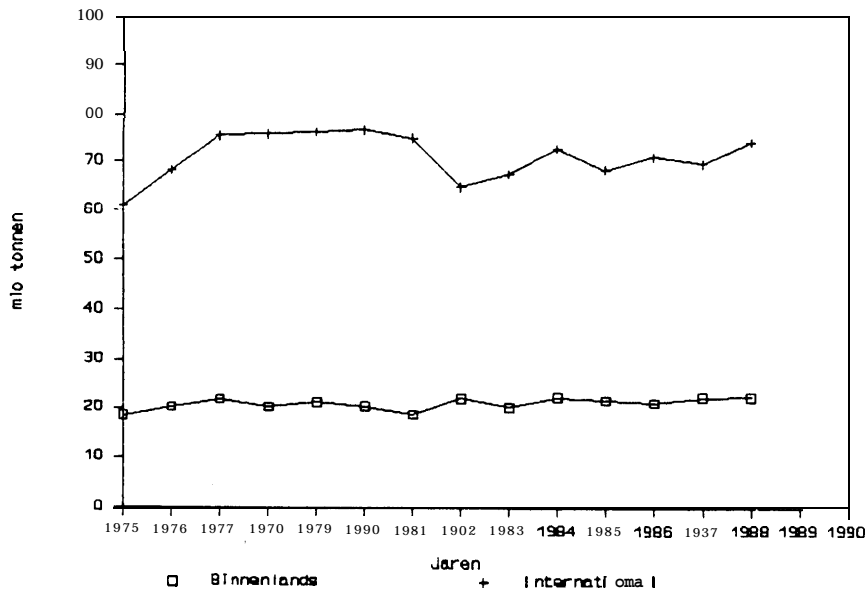
Deze regionale commissies kunnen tevens een advies taak krijgen ter ondersteuning van gemeentelijke **verkeersveiligheidsplannen**

3.8 Binnenvaart

Wanneer wij de omvang van het vervoer via de binnenvaart bezien, dan mag geconstateerd worden, dat over een lange reeks van jaren beschouwd in het binnenlands vervoer de totale hoeveelheid vervoerde goederen per jaar slechts zeer weinig fluctuaties vertoont. Deze hoeveelheid schommelt rond de twintig miljoen ton.

De internationaal vervoerde hoeveelheden goederen liggen thans weer nagenoeg op het niveau van eind zeventiger, begin tachtiger jaren. Zij belopen ca. tachtig miljoen ton.

In figuur 3.8.1. is een en ander weergegeven.



Figuur 3.8.1 Hoeveelheid vervoerde tonnen per binnenvaartschip (Bron: NIS).

Totaal wordt derhalve de laatste jaren ca. 100 miljoen ton vervoerd. Daarbij kan geconstateerd worden, dat in feite sprake is van een min of meer stabiele situatie.

Wanneer wordt nagegaan, op welke waterwegen dit vervoer wordt afgewikkeld, dan ontstaat het beeld zoals in tabel 3.8.1 voor 1989 is weergegeven.

BEKKENS EN WATERWEGEN	KLASSE	BEKKENS EN WATERWEGEW	KLASSE
BEKKEN VAN DE ZEESCHELDE		BEKKEN VAN DE BOVENSCEELDE	
Zeeschelde I (Gentbrugge-Rupel)	D	Bovenschelde	E
Zeeschelde II (Rupel-Grens)	E	Leie	D
Rupel	E	Gemeenschappelijke Leie	B
Dijle	A	Kanaal Gent-Terneuzen	E
Nete t Netekanaal	A	Kanaal Gent-Brugge	E
Durme	A	Afleidingskanaal van de Leie	D
Moervaart - Bovendurme	B	Kanaal van Eeklo	A
Schelde-Rijn verb. t dokken	Antw. E	Kanaal Roeselare-Leie	C
Dender	A	Kanaal Bossuit-Kortrijk	A
		Spierkanaal	A
		Ringvaart	E
KEMPENSE KANALEN		CENTRUM EN BORINAGE	
Albertkanaal	E	Centrumkanaal	B
Kanaal Briegden-Neerhalen	B	Kanaal Blaton-Ath	A
Zuid-Willemsvaart I	C	Kanaal Pommeroeul-Conde	A
Zuid-Willemsvaart II	B	Kanaal Nimy-Blaton-Peronnes	B
Kanaal Bocholt-Herentals	D		
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	B	IJZERBEKKEN EN KUST	
Kanaal Dessel-Schoten	B	IJzer	A
Kanaal naar Bever10	A	Kanaal Ieper-IJzer	A
		Kanaal Plasaendale-Duinkerke	A
BRABANTSEKANALEN		Kanaal van Lo	A
Kanaal Charleroi-Brussel	C	Kanaal Brugge-Oostende	A
Kanaal Brussel-Rupel	E	Kanaal Brugge-Zeebrugge	A
Kanaal Leuven-Dijle	A	Kanaal Brugge-Sluis	A
		Verbindingskanaal te Nieuwpoort	A
MAAS EN SAMBER			
Maas (stroomopwaarts Luik)	E	<u>Gehanteerde klassen:</u>	
Maas (stroomafwaarts Luik)	B	klasse A: minder dan 1 mio ton	
Gemeenschappelijke maas I	B	klasse B: 1 - 2 mio ton	
Gemeenschappelijke Maas II	A	klasse C: 2 - 3 mio ton	
Kanaal van Monsin	B	klasse D: 3 - 5 mio ton	
Kanaal Ternaaien-Maastricht	E	klasse E: meer dan 5 mio ton	
Kanaal Uaccourt-Wezet	A		
Samber	C		
Ourthe	A		

Tabel 3.8.1 Binnenscheepvaart, vervoer in 1989 naar relatie (in klassen van miljoen ton, bron: NIS)

Het is duidelijk, dat het vervoer zich in belangrijke mate op een beperkt aantal waterwegen afwikkelt.

Aan de hand van de omvang van het vervoer kan in relatie tot het belang van deze vervoerwijze nu en in de toekomst een hoofdvaarwegennet in Vlaanderen worden gedefinieerd. Daarbij dient uiteraard rekening te worden gehouden met de aansluitende (bestaande en geplande) voorzieningen in de omliggende landen. Op basis van dat hoofdvaarwegennet kunnen vervolgens prioriteiten worden vastgesteld t.a.v. uit te voeren infrastructuurwerken.

Dit hoofdvaarwegennet bevat de volgende verbindingen:

- Schelde-Rijnverbinding
- Albertkanaal
- Kanaal Brussel-Rupel
- Kanaal Gent-Terneuzen
- Bovenschelde
- Ringvaart om Gent
- Leie
- Kanaal Bocholt-Herentals

Het eerste doel daarbij is het bevaarbaar maken van het totale **hoofdnet** voor schepen van 1350 ton. Daarnaast dienen de assen Antwerpen-Luik en Antwerpen-Brussel op groot gabarriet te worden uitgebouwd.

Op dit moment doen zich op de volgende hoofdvaarwegen nog knelpunten voor:

- Leie (doortocht door Kortrijk)
- Albertkanaal (sluis bij Wijnegem, Straatsburgdok, nauw bij Eigenbilzen)
- Kanaal Brussel-Rupel (sluis te **Hingene**)

Daarnaast kan het kanaal Dessel-Loozen worden genoemd, waar het sluizencomplex Blauwe Kei tot de **knelpunten moet** worden gerekend. Tenslotte is het van belang vast te stellen, welke produkten op dit moment het meest per binnenvaart worden vervoerd.

Tabel 3.8.2 geeft een overzicht van de evolutie van deze goederen naar soort (volgens NVS-nomenclatuur).

goederen	jaartal							
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
landbouwprodukten en levende dieren	7200	7872	7872	8172	7068	6540	5460	6108
voedingsprodukten en veevoeder	6552	6924	5832	6468	6444	6228	6732	6912
vaste brandstoffen	8328	6024	5052	6180	6156	5376	4560	4668
aardolie en distillatieprod. daarvan	22092	18984	21444	21192	19416	22320	20964	20484
ertsen en metaalresiduen	5004	5028	4524	5484	5496	5076	5544	5376
produkten van de metaalindustrie	8976	8124	7548	9060	8592	8064	7188	8124
ruwe mineralen + fabrikaten, bouwmat.	26028	24360	24000	25536	24408	25476	25872	29364
meststoffen	4116	5088	6372	6552	5892	5304	5892	5484
chemische produkten	7644	6504	6732	7620	7308	7776	8904	8916
machines,voert.,fabr.N.E.G,spec.transakt.	1272	1692	1848	2412	2844	3180	3264	3720
TOTAAL	97212	90600	91224	98676	93624	95340	94380	99156

Tabel 3.8.2 Binnenscheepvaart naar aard van de vervoerde goederen naar verloop van tijd (in 1000 ton per jaar)

Hieruit blijkt, dat ruwe mineralen en fabrikaten plus bouwmaterialen, en **aardolie-** en distillatieprodukten verreweg het grootste aandeel hebben in **de** vervoerde produkten, op afstand gevolgd door chemische produkten en produkten van de metaalindustrie.

Indien wij de hoeveelheden vervoerde produkten afzetten tegen die per rail en over de weg, dan kan geconstateerd worden dat bevordering van het vervoer per schip een zware taakstelling zal betekenen.

Een en ander is in onderstaande tabel 3.8.3. weergegeven.

goederen	spoorweg- vervoer	binnen- scheepvaart	weg- vervoer	1) TOTAAL
landbouwprodukten en levende dieren	1971	5454	29100	36521
voedingsprodukten en veevoeder	2280	6727	46894	55901
vaste brandstoffen	13493	4555	6776	24824
aardolie en distillatieprod. daarvan	1542	20965	14608	38115
ertsen en metaalresiduen	12165	5539	2645	20349
produkten van de metaalindustrie	15670	7191	12945	35806
ruwe mineralen t fabrikaten, bouwmat.	3189	25872	115036	144097
meststoffen	1632	5891	11134	18657
chemische produkten	3263	8914	15383	27560
machines,voert.,fabr.N.E.G,spec.transakt.	7783	3269	46522	57574
TOTAAL	63988	94378	301043	459408

1) vervoer door **belgische** vervoerders (ca. 85% van het totale wegvervoer)

Tabel 3.8.3 Vergelijking van het totaal vervoer voor de drie hoofdvervoerwijzen naar de aard van de goederen voor het jaar 1987 (in 1000 ton, bron: NIS)

3.9 Spoorwegvervoer

Het goederenvervoer per spoor geeft na een daling gedurende de laatste jaren in 1988 weer een lichte groei te zien, wanneer naar de totale omvang wordt gekeken. Het binnenlands vervoer blijft evenwel qua omvang afnemen.

In tabel 3.9.1. zijn deze gegevens weergegeven.

jaar	binnenland	internationaal	doorvoer	totaal
1980	19.008	34.240	17.815	71.063
1981	20.308	33.597	15.731	69.636
1982	18.534	30.275	13.592	62.401
1983	19.162	30.182	13.961	63.305
1984	20.150	33.909	16.773	70.832
1985	20.127	34.568	17.744	72.439
1986	17.369	30.879	14.871	63.119
1987	17.438	32.221	14.329	63.988
1988	15.576	35.951	14.257	65.784

N.B.: de aanvoer vanaf **zeehavens** wordt **beschouwd** als internationaal verkeer

Tabel 3.9.1 Evolutie van het goederenvervoer per spoor, in 1.000 ton, (bron: NIS, NMBS)

Ook wanneer wij kijken naar het aantal tonkilometers is sprake van een doorzettende dalende tendens in het binnenlands vervoer: was in 1984 nog sprake van 1.054 miljoen tonkilometers, in 1988 is dit teruggelopen tot 796 miljoen tonkilometers.

Het internationaal vervoer zit in 1988 op het hoogste niveau sinds 1980: 4.404 miljoen -tonkilometers tegen 3.806 in 1980 (laagste niveau: 3.386 in 1982).

In onderstaande tabel is een en ander weergegeven.

jaar	binnenland	internationaal	doorvoer	totaal
1980	1.109	3.806	3.084	7.999
1981	1.055	3.677	2.796	7.528
1982	1.001	3.386	2.401	6.788
1983	986	3.455	2.429	6.870
1984	1.054	3.893	2.958	7.905
1985	1.024	4.059	3.171	8.254
1986	942	3.791	2.690	7.423
1987	904	3.900	2.462	7.266
1988	796	4.404	2.494	7.694

N.B.: de aanvoer vanaf zeehavens wordt beschouwd **als** internationaal verkeer

Tabel 3.9.2 Evolutie van het goederenvervoer per spoor, in **miljoen** tonkilometers, (bron: NIS, NMBS)

Te verwachten is, dat het binnenlands vervoer bij ongewijzigd beleid in de komende jaren nog enigszins zal afnemen gezien de aard van de vervoerde produkten in relatie met het karakter van het spoorwegvervoer, terwijl er groeimogelijkheden zijn in het gecombineerd vervoer en het internationaal vervoer.

Ook milieu-overwegingen kunnen van grote invloed gaan worden op de omvang van het railvervoer.

Willen deze groeipotenties realiteit worden, dan zullen daartoe overigens grote inspanningen geleverd moeten worden.

De NMBS heeft een en ander omschreven in STAR 21.

Met name een specifiek net voor het goederenvervoer met de mogelijkheid om daarop met snelheden van 100 à 120 **km/uur** te rijden is daar een essentieel element uit.

Dit soort maatregelen dient te worden gerealiseerd in combinatie met maatregelen als inkorting van leveringstermijnen, verhoging van de betrouwbaarheid, modernisering van de uitrusting en aanbieding van nieuwe diensten.

3.10 Vervoer per pijpleiding

Op dit moment worden pijpleidingen in hoofdzaak op twee wijzen gebruikt. Enerzijds is sprake van commercieel gebruik voor het transport van **(petro-)chemische** grondstoffen en produkten, anderzijds is sprake van milieugebonden vervoer van vloeibare afvalstoffen.

Onderstaande tabellen geven een overzicht van ondermeer lengte, capaciteit en gebruik van de commerciële pijpleidingen.

ligging	lengte in km vervoerd produkt	capaciteit in mio ton
Rotterdam-Antwerpen	34 ruwe petroleum	28
Antwerpen-Geleen	154 geraffineerd prod.	6
Antwerpen-Marly Feluy	98 geraff. produkt	2

Tabel 3.10.1 Pijpleidingen

jaar	ton (*1000)	tonkm (*1.000.000)
1970	5408	270
1980	36621	1801
1985	14762	502
1988	20702	949

Tabel 3.10.2 Omvang van het vervoer per pijpleiding

Waar het gaat om het commercieel gebruik van de pijpleiding, is in belangrijke mate sprake van particulier initiatief t.a.v. de planning, aanleg en exploitatie en type trafiek van de stoffen. Het vervoer van afvalstoffen is direct gebonden aan (de planning van) de lokatie van zuiveringsstations; hier is voornamelijk sprake van een niet commercieel gebruik als afgeleide van de milieuproblematiek. De planning van laatstgenoemde kan nauwelijks als een aandachtspunt voor het **verkeers-** en vervoersbeleid worden beschouwd.

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, heeft de omvang van de commercieel vervoerde produkten **competitief** gezien thans slechts een beperkte betekenis. Toch is het, gezien de relatief milieuvriendelijke aard en de veiligheid van deze transportwijze, zeker interessant om mogelijkheden te bezien ter bevordering van het gebruik van de pijpleiding. Dit is niet alleen het geval voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar in zijn algemeenheid voor alle stoffen die per pijpleiding kunnen worden vervoerd.

Een nadere studie naar stimuleringsmogelijkheden van deze transportwijze verdient aanbeveling.

3.11 Regionale luchthavens

In Vlaanderen zijn vier luchthavens aanwezig t.w.:

- **Antwerpen/Deurne**
- Oostende
- Grimbergen
- Kortrijk-Wevelgem

De eerste twee hebben een omvang van betekenis en zijn opgenomen in het internationale net van lijndiensten voor vracht en personen. De andere twee vervullen met name een functie als thuishaven voor de categorie vluchten die onder de naam 'General Aviation' bekend staat.

Het beheer van **Antwerpen/Deurne**, Oostende en Grimbergen berust bij de Regie der Luchtwegen en valt daarmee onder de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. Het beheer van Kortrijk-Wevelgem berust bij de Interkommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem en valt niet onder de Gemeenschapsminister.

De eerste drie luchthavens zijn in een uitgebreid onderzoek doorgelicht; daarnaast is een ruimtelijke en milieustudie verricht. Op grond van deze onderzoeken is beleid geformuleerd in het "beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen" (lit. 117).

In het onderstaande wordt hierop nader ingegaan.

Luchthaven Antwerpen-Deurne

Het evolutiepatroon van het verkeer van en naar **Antwerpen/Deurne** komt overeen met dat van Zaventem maar is t.o.v. haar verzorgingsgebied vrij laag.

Het vrachtverkeer heeft een zeer geringe betekenis.

De passagiers maken voor **80%** gebruik van de lijnvluchten (in 1990 4 vluchten naar Amsterdam, 4 naar London-Gatwick en 2 naar London-Heathrow. Het charterverkeer is bescheiden.

De ontwikkeling van en de prognoses voor het vervoer van passagiers is in figuur 3.11.1 opgenomen. In de prognose wordt er van uitgegaan dat bij voortzetting van het huidige patroon de midden-lijn de ontwikkeling van het aantal passagiers weergeeft. Een SST-verbinding met Antwerpen in combinatie met de Kanaaltunnel kan de groei onder druk zetten waardoor dan de lage prognose moet worden aangehouden. Bij de verlenging van de startbaan worden lange afstandsvluchten mogelijk waardoor de hoge prognose lijn realiseerbaar wordt.

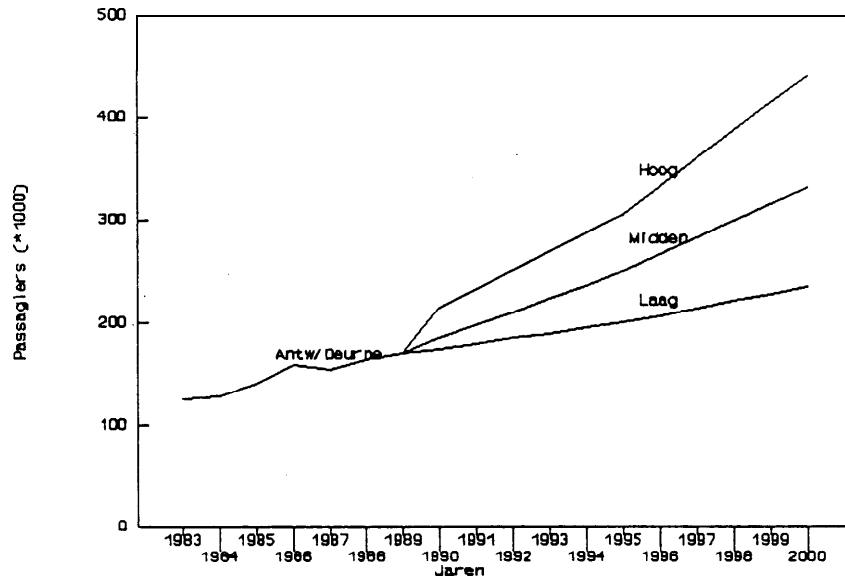
Het vrachtvervoer zal naar verwachting geen rol van betekenis gaan spelen (zie figuur 3.11.2).

Luchthaven Oostende

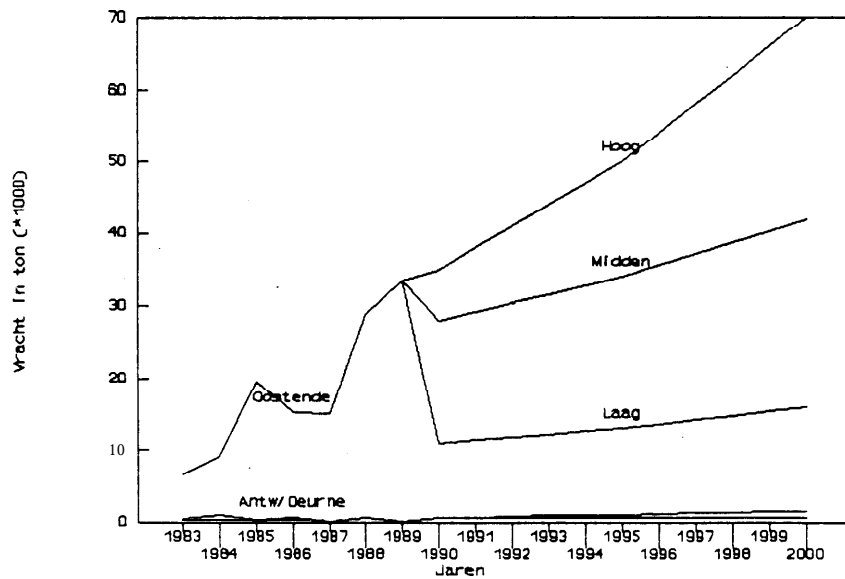
De evolutie van Oostende heeft grote schommelingen gekend met als grote trend een steeds belangrijker wordend vrachtverkeer.

Het passagiersverkeer is in het midden van de jaren '80 gaan afnemen.

¹ General **Aviation** omvat het luchtverkeer dat niet door grote luchtvaartmaatschappijen met grote vliegtuigen wordt verricht en omvat zakenvluchten, luchttaxi's, opleidingen, reclamesleevluchten, luchtfotografie, hulpverlening, toerisme en recreatie.



Figuur 3.11.1 Passagiersontwikkeling en -prognose voor **Antwerpen/Deurne** (Bron: Beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen)



Figuur 3.11.2 Vrachtontwikkeling en -prognose voor **Antwerpen/Deurne** en Oostende (Bron: Beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen)

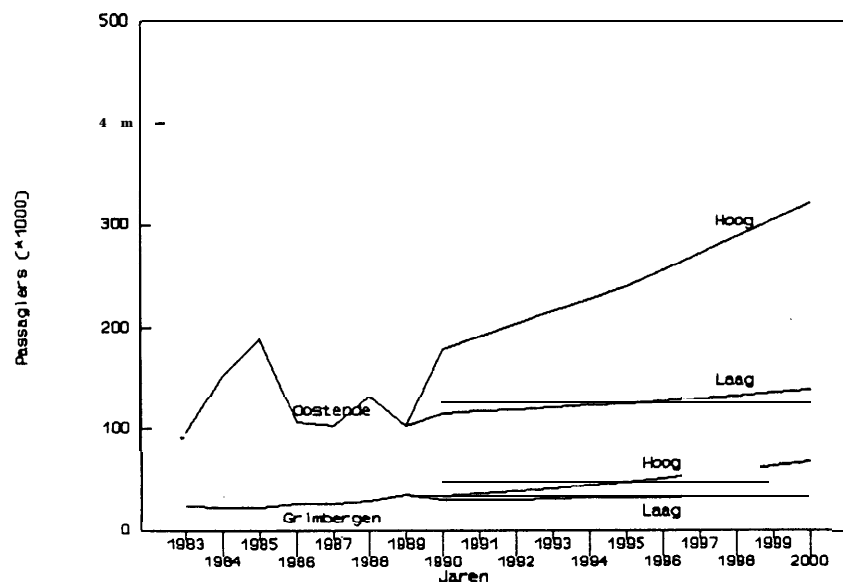
Als historisch hoogtepunt staat 1964 te boek met 485722 passagiers. Het huidige passagiersverkeer betreft voornamelijk chartervluchten met een toeristisch karakter.

Het vrachtverkeer is de laatste jaren sterk toegenomen en zal naar verwachting die lijn doorzetten.

De ontwikkeling van en de prognose voor het aantal passagiers op Oostende is in figuur 3.11.3 opgenomen. De hoge prognose kan gerealiseerd worden wanneer kans gezien wordt om meer chartervluchten uit te voeren. Met name wordt hierbij gedacht aan vluchten naar zuidelijke bestemmingen.

De ontwikkeling van en de prognose voor de hoeveelheid vracht staat in figuur 3.11.2 weergegeven. De middenprognose veronderstelt een gedeeltelijke toepassing van de geluidsnormering en een onbeperkte openstelling. In het komende decennium wordt hier een groei met 45% mogelijk geacht. De hoge prognoselijijn kan worden gerealiseerd wanneer Oostende succesvol wordt in zijn streven naar:

1. ontwikkeling tot internationaal en intercontinentaal vrachtcentrum;
2. Ontwikkeling tot basis voor onderhoud en "up-grading" van grote vliegtuigen.



Figuur 3.11.3 Passagiersontwikkeling en -prognose voor Oostende en Grimbergen (Bron: Beleidsplan Regionale Luchthavens Vlaanderen)

Vliegveld Grimbergen

Het verkeer op Grimbergen bestaat vrijwel uitsluitend uit General Aviation. De aard van het verkeer brengt een groot aantal **vliegtuig**-bewegingen met zich mee.

Naar verwachting zal het huidige verkeersnivo nog licht stijgen.
Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

De luchthaven Kortrijk-Wevelgem is van oorsprong een militair vliegveld met een verharde startbaan en is in 1973 overgedragen aan de Interkommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem. In 1988 bedroeg het aantal **vliegbe-**
wegingen 43426 en het aantal passagiers 94550. Het is daarmee ongeveer 1/3 kleiner dan Antwerpen. Het vrachtvervoer is net als in Antwerpen zeer bescheiden. Aangezien de luchthaven niet onder de bevoegdheid van de .
Gemeenschapsminister valt wordt aan deze luchthaven verder geen aandacht besteedt.

Luchthavenbeleid

De infrastructuur is in het algemeen onderbenut waardoor geen knelpunten in de verkeersafwikkeling optreden. Wel bestaat de mogelijkheid dat nieuwe infrastructuur nodig is ten behoeve van de ontwikkeling van nieuwe markten of vermindering van de milieuoverlast. Dit geldt bijvoorbeeld voor Antwerpen/Deurne waar een verlenging van de baan de komst van lange afstand vliegtuigen mogelijk zal maken waardoor lange afstand reizigers kunnen worden aangetrokken. Van deze verlenging wordt vooralsnog **afge-**
zien. Voor Grimbergen geldt dat de aanleg van een gedraaide en verharde baan de geluidsoverlast kan beperken en zakenverkeer kan aantrekken. Ook dit wordt voorlopig niet uitgevoerd.

Als meest belangrijke beleidslijn voor de regionale luchthavens geldt het streven om vanaf 1995 een economisch rendabele exploitatie te bereiken, zodat de luchthavens geen begrotingslast meer vormen voor de Vlaamse gemeenschap.

3.12 Telematica

3.12.1 Algemeen

De ontwikkeling van de telecommunicatie maakt het steeds meer mogelijk om op ruimtelijk gespreide punten data te verzamelen om die vervolgens (**on-**line) centraal te verwerken. De verkeers- en **vervoerssector**, met zijn bij uitstek ruimtelijke component, kan op verschillende wijzen van deze ontwikkelingen profiteren. Alhoewel het potentieel voor het overgrote deel nog gerealiseerd moet worden, is men het er algemeen over eens dat dit potentieel wel degelijk aanwezig is. Het verzamelbegrip voor toepassingen waarbij informatica en telecommunicatie samen een rol spelen is Telematica.

T.a.v. telematica in verkeer en vervoer worden de volgende zes specifieke deelgebieden onderscheiden:

- 1- Reisplanning m.b.v. reizigersinformatiesystemen
- 2- Verkeersgeleiding
- 3- Handhaving van regelgeving en bewaking van vervoersstromen
- 4- Begeleiding en afhandeling van vervoersstromen (met name met het oog op informatiestromen)
- 5- Marktbemiddeling en transacties in het goederenvervoer
- 6- Substitutie van verplaatsingen

Een volgende ordening in het telematica-veld is mogelijk door onderscheid **te maken** tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. Hierbij zijn de deelgebieden 1, 2, 3 en 6 van invloed op het personenvervoer. De deelgebieden 2, 3, 4 en 5 zijn van belang voor het goederenvervoer. In de paragrafen 3.12.2 en 3.12.3 wordt hierop een nadere toelichting gegeven. Paragraaf 3.12.4 gaat nader in op een belangrijk telematica onderwerp binnen verkeer en vervoer, namelijk Dynamisch **VerkeersManagement (DVM)**. In paragraaf 3.12.5 wordt vervolgens de Vlaamse situatie in de beschouwing betrokken.

Naast de onderverdeling in deelgebieden en het onderscheid tussen **personen-** en goederenvervoer moet ook onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende vervoerwijzen. Teneinde de overzichtelijkheid te bewaren en vanwege het feit dat het accent op het wegverkeer ligt is het onderscheid tussen de vervoerwijzen niet expliciet in de tekst verwerkt.

3.12.2 Telematica-toepassingen in het personenvervoer

De onderscheiden deelgebieden worden hier van een toelichting voorzien.

* Reisplanning door reizigersinformatiesystemen.

Hierbij wordt de reiziger ondersteund in zijn beslissing t.a.v. vertrektijdstip, route, vervoerwijze en kosten van de reis. Een belangrijk doel is om het openbaar vervoer hierdoor doorzichtiger te maken. In eerste instantie wordt de informatie statisch aangeboden maar op termijn kunnen dynamische elementen worden toegevoegd. Het **telemati-**ca-element omvat overigens niet alleen het dynamische karakter van de informatie, maar ook het element van dynamische informatieverstrekking, met name tijdens de verplaatsing.

* Verkeersgeleiding.

Onder verkeersgeleiding wordt alles verstaan wat direct het gebruik van de weg beïnvloed. Hierbij wordt een **vraag-** en een aanbodzijde onderscheiden. De maatregelen die in dit deelgebied vallen worden voor wat betreft het wegverkeer met de term Dynamisch **VerkeersManagement** (DVM) aangeduid. Aan DVM is paragraaf 3.12.4 van dit hoofdstuk gewijd.

* Handhaving en bewaking

Deze telematica-toepassing richt zich op handhaven van regelgeving in de fiscaal-juridische sfeer en in de sfeer van de verkeerswetgeving.

* Substitutie

Een gedeelte van de verplaatsingen in het woon-werk verkeer kan achterwege blijven wanneer, daar waar het mogelijk is, thuis of dichterbij huis wordt gewerkt. De communicatie met een centrale vestiging geschiedt dan door middel van-telecommunicatie.

3.12.3 Telematica-toepassingen in het goederenvervoer

* Verkeersgeleiding

Het merendeel van de DVM-maatregelen, zoals die voor het personenvervoer toepasbaar zijn, hebben ook invloed op het goederenvervoer. Met name routekeuzeinformatie op grond van kortste-route-algorithmes (uiteindelijk op grond van actuele verkeersgegevens) is interessant voor vrachtvervoer over de weg. Daarnaast zijn er in het goederenvervoer nog toepassingen bij het binnenwatervervoer.

* Handhaving en bewaking

Evenals in het personenvervoer is dit ook in het goederenvervoer toepasbaar. Met name gaat het hier om het volgen van het vervoer van gevaarlijke stoffen en controle op rust- en rijtijden.

* Begeleiding en afhandeling

Bij begeleiding en afhandeling gaat het om het vervangen van de papieren informatiestroom die de vracht begeleid door zgn. **"Electronic Document Interchange"**, een-elektronische berichtenstroom.

* Marktbemiddeling en transacties

Hier gaat het om systemen die de markt voor verladers en vervoerders moeten ontsluiten. In dit verband kunnen de marktbemiddelingssystemen Videotrans en Teleroute worden genoemd.

3.12.4 Dynamisch VerkeersManagement

De term Dynamisch VerkeersManagement wordt gebruikt in verband met de directe beïnvloeding van de vraag naar en het aanbod van verkeers- en vervoersvoorzieningen en omvat de deelgebieden reisplanning en verkeersgeleiding. Door de Dienst Verkeerskunde van de Nederlandse Rijkswaterstaat is het hieronder staande overzicht samengesteld:

<u>Nr</u>	<u>Maatregel</u>	<u>Beschrijving</u>
1	Verkeerssignalering	Voorziening om d.m.v. informatiepanelen aan wegportalen signalen te geven aan de weggebruiker. Vormt voorwaarde voor andere maatregelen. Mogelijkheden: homogeniseren verkeersstroom , Automatische Incident Detectie
2	Toeritdosering	Moet voorkomen dat bij opritten voertuigen pelotonsgewijs in de hoofdstroom invoegen, wanneer in de hoofdstroom bijna congestie optreedt.
3	Wisselbewegwijzering	Ten behoeve van betere verdeling van verkeersstromen over parallelle routes in bijzondere overlastsituaties.
4	Dynamische informatiepanelen	Moet informatie geven in de nabijheid van P&R-stations over verkeerssituatie op wegennet en openbaar vervoer-alternatieven waardoor overstap naar openbaar vervoer wordt gestimuleerd.
5	Monitoring	Het aanleggen van een permanent meetnet op het hoofdwegennet dat in staat is informatie te verschaffen aan verschillende gebruikersgroepen.
6	Verbeterde Radio Verkeers Informatie	Interim oplossing vóór RDS-TMC (7).
7	Radio Data System - Traffic Message Channel (RDS-TMC)	Continue verkeersinformatie op basis van door monitoring-systeem verzamelde informatie.
8	Dynamische routegeleidingssystemen	Optimale benutting van de capaciteit van het gehele wegennet door individuele routebegeleiding.
9	Rekening rijden	Berekent de maatschappelijke kosten door aan de gebruiker. Verplaatsingen met gering economisch nut blijven achterwege of verschuiven naar dal-periodes.

- | | | |
|----|--|---|
| 10 | Verkeersafhankelijke regeling van een netwerk (netwerkbeheersing) | Optimaal benutten van de netwerkcapaciteit en afstemming met het hoofdwegennet. |
| 11 | Incident Management | Organiseren van zeer snelle hulpverlening zodat het oponthoud door incidenten minimaal wordt. |
| 12 | Integratie van openbaar vervoer informatie met (weg)verkeersinformatie | Mogelijkheden scheppen voor goede afweging tussen vervoerwijzen. |
| 13 | Openbaar Vervoer Informatie bij haltes en in voertuigen | Betere service-verlening waardoor openbaar vervoer aantrekkelijker wordt. |
| 14 | Radarafstandsregeling & volledige voertuiggeleiding | Door radarafstandsregeling hogere dichtheden en daarmee grotere capaciteit bereiken. |
| 15 | Vluchtstrookgebruik openbaar vervoer | Verbetering van relatieve reistijd met het openbaar vervoer door "vrije baan" in congestiegebieden. |
| 16 | Speciale rijstrookbestemming, carpoolstrook | Voordelen bieden aan voertuigen met een hogere bezettingsgraad. |
| 17 | Tidal flow | Een aantal rijstroken afwisselend in de richting van de hoogste intensiteit laten berijden. |

3.12.5 Telematica in Vlaanderen

In Vlaanderen kan een deel van de activiteiten van het Bestuur voor Electriciteit en Electromechanica tot de telematica-toepassingen worden gerekend: het centraal verzamelen van telgegevens en het meten van voertuigsnelheden om files e.d. te **detecteren**.

In de sfeer van marktbemiddeling voor verladers en vervoerders zijn reeds de systemen Videotrans en Teleroute genoemd.

Als aandachtsvelden kunnen genoemd worden:

- Bereikbaarheid en telematica

De bereikbaarheid over de weg is op dit moment alleen een probleem in de agglomeraties Antwerpen en Brussel. Hier kunnen maatregelen als toeritdosering, wisselbewegwijzering en verkeerssignalisering

(homogeniseren) kansrijk zijn.

- Verkeersveiligheid en telematica
In de stedelijke agglomeraties kan winst geboekt worden door het beheersen van verkeersstromen door middel van monitoring en signalering.
- Milieu en telematica
De belangrijkste bijdrage aan het milieu is het afremmen van de groei van het autoverkeer. Substitutie (thuiswerken via telecommunicatie) is in dit verband van belang.
- Openbaar vervoer en telematica
De kwaliteit van het openbaar vervoer kan worden vergroot door betere informatievoorziening voor en tijdens de reis. Ook in de zin **van** speciale **rijstrookbestemming** en de bewaking daarvan kan telematica een nuttig middel zijn.

4 FINANCIËLE ASPECTEN

Op basis van de in deel 2 geformuleerde strategie voor de komende jaren is een groot aantal projecten aanbevolen voor aanpak en uitvoering op korte termijn. Betrouwbare kostenramingen zijn slechts voor een deel van deze projecten beschikbaar.

Niettemin is het van groot belang een indicatie te hebben van de **financiële** consequenties van de uitgezette beleidslijnen.

Daartoe zijn voor de in het programma opgenomen projecten **kostenschattingen** gemaakt dan wel stelposten aangenomen. Het programma legt de nadruk bij het openbaar vervoer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Hiervoor worden onderstaand geschatte bedragen gegeven. Daarnaast is een categorie "overige projecten" onderscheiden waarin projecten zijn samengebracht die betrekking hebben op langzaam verkeer, achterstallig wegenonderhoud en uiteenlopende studieprojecten. De bedragen zijn gebaseerd op de thans bestaande indruk van aard en omvang van de projecten. Er is gebruik gemaakt van gegevens uit de lopende begroting van Openbare werken en Verkeer, en voor openbaar vervoerprojecten, van bedragen die in "Creatief investeren" zijn vermeld.

Projecten openbaar vervoer

- verbetering stedelijk openbaar vervoer	0,5 mld
- verbetering stadsgewestelijk openbaar vervoer	0,5 mld
- verbetering stiptheid en regelmaat	0,5 mld
- modernisering voertuigpark	0,7 mld
- pilootprojecten	0,2 mld
- diverse studies	0,05 mld
- spoorwegprojecten	<u>P.M.</u>
totaal	2,45 mld BF

Er is verondersteld dat van het aangegeven bedrag 1,0 mld BF binnen het bestaande investeringsbudget (groot 1,4 mld) kan worden gevonden, zodat 1,45 mld BF overblijft als nieuw te financieren beleid.

Projecten verkeersveiligheid

- verbetering van kruispunten	0.5 mld
- verbetering van wegvakken	0.8 mld
- gemeentelijke plannen en subsidieregeling	0,5 mld
- acties m.b.t. kwetsbare verkeersdeelnemers	0,2 mld
- diverse studies	<u>0.05 mld</u>
totaal	2.05 mld BF

Van de kosten voor verbetering van kruispunten is ca. 400 miljoen BF al in de begroting aanwezig (post modernisering kruispunten), zodat 100 miljoen voor nieuw beleid moet worden gevonden. Er is aangenomen dat de kosten voor verbetering van wegvakken voor 50% uit bestaande middelen voor de aanleg van wegen kunnen worden bekostigd. De gemeentelijke plannen en de bijbehorende subsidieregeling zijn als een volledig nieuw element beschouwd.

Voor de acties is verondersteld dat deze uit bestaande middelen kunnen worden gefinancierd. Voor de genoemde studies zullen aanvullende middelen nodig zijn. Bij deze uitgangspunten is een aanvullende budgetruimte van 1,05 mld BF benodigd.

Projecten verkeersleefbaarheid

- herinrichting van wegen, doortochten e.d. 0,8 mld BF

Voor verschillende wegen en bebouwde kommen geldt dat zowel uit oogpunt van veiligheid als leefbaarheid maatregelen nodig zijn. Lokaties die tevens om aanpak van de veiligheid vragen zijn onder verkeersveiligheid gerangschikt. Vandaar dat het benodigde budget voor verkeersleefbaarheid betrekkelijk laag is. Voor verbetering van leefbaarheid is al circa 600 miljoen in de begroting aanwezig (doortochtenprogramma 1990 is 623 miljoen), zodat 200 miljoen BF extra benodigd is.

Overige projecten

- langzaam verkeer 0,3 mld
- achterstallig onderhoud 0,5 mld
- diverse studies 0,1 mld
- totaal 0,9 mld BF

Ook voor deze projecten geldt dat een gedeelte uit de bestaande middelen kan worden betaald (onderhoud en aanleg van wegen). Geschat is dat voor een derde, ofwel 300 BF miljoen, aanvullende financiering benodigd is.

Samenvatting

Teneinde het voorgestelde beleid te kunnen financieren zijn in de planperiode de volgende bedragen extra (d.w.z. bovenop het bestaande investeringsbudget) nodig:

- openbaar vervoer 1,45 mld
- verkeersveiligheid 1,05 mld
- verkeersleefbaarheid 0,2 mld
- overige projecten 0,3 mld
- totaal 3,0 mld BF

Van enkele omvangrijke projecten, zoals verkeerssignalering en toeritdosering, zijn op dit moment de kosten ook niet indicatief aan te geven. In het algemeen geldt dat een nadere uitwerking noodzakelijk is.

5 PROJECTEN

Dit hoofdstuk geeft een opsomming van al die projecten die in principe in aanmerking komen om te worden aangepakt in het kader van het ingezette beleid. De lijst gaat dus verder dan het feitelijke programma voor de komende vijf jaar: waar een prioriteitskeuze moet worden gemaakt voor de korte termijn, zal een aantal hier genoemde projecten eerst aan de orde komen, nadat de in het Programma genoemde projecten gerealiseerd zijn.

De projecten zijn gerangschikt per aandachtsgebied.

- verkeersveiligheid
- verkeersleefbaarheid
- langzaam verkeer
- openbaar vervoer
- wegen
- binnenvaart
- goederenvervoer per spoor
- vervoer per pijpleiding
- regionale luchthavens
- telematica
- verkeersbeleid algemeen.

Per aandachtsgebied worden onderstaand de projecten aangeduid. Voor zover relevant zijn de projecten verder gerangschikt naar provincie, zodat gemakkelijk een indruk wordt gekregen van de regionale spreiding.

Verkeersveilinheid

Binnen het aandachtsgebied verkeersveiligheid worden de volgende projecten onderscheiden:

- aanpak onveilige kruispunten
- aanpak onveilige wegvakken
- aanpak onveilige gemeenten
- aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers
- studieprojecten.

Per project worden de prioriteiten aangegeven.

Aanpak onveilige kruispunten

Kruispunten met tenminste acht letselongevallen per jaar zijn opgenomen in het Programma.

Deze absoluut prioritaire kruispunten zijn in onderstaand overzicht opgesomd. De plaatsaanduiding is volgens de opgave van de Rijkswacht.

Provincie	wegnr	locatie/gemeente	aantal letselongevallen in 1988
Antwerpen	R16	km 6.0 krpnt met SW Aarschotse/N10 in Lier	8
	N1	krpnt met ST Vondel in Antwerpen	10
	N1	krpnt met ST Stoop/ST Bourla in Antwerpen	10
	N1	km 41.3 krpnt met LA Dekeyser in Antwerpen	10
	N12	km 7.1 krpnt met N120/N12 in Wijnegem	9
	N12	km 9.4 krpnt met SW Gravenwezel in Wijnegem	11
	N12	km 10.7 krpnt met N112/N120 in Schilde	8
	N153	krpnt met LA Oudstrijders/ST Job in Herentals	9
	N184	krpnt met ST Provincie/ST Rolwagen in Antwerpen	16
Vlaams Brabant	R22	krpnt met LA Kerk in Machelen	8
	R22	krpnt met N211 in Vilvoorde	10
	R23	krpnt met N251 in Leuven	11
Limburg	R71	km 7.8 krpnt met N2/R71 in Hasselt	8
	N29	km 87.4 krpnt met N72 in Beringen	18
	N71	km 28.5 krpnt met N715/N74/N712 in Overpelt	15
	N74	krpnt met ST Banneux/ST Paalsteen in Hasselt	8
	N75	km 10.7 krpnt met N76 in Genk	10
	N78	krpnt met ST Rekemer/ST Heide in Lanaken	9
	N78	krpnt met ST Daalbroek/La Kusters in Lanaken	8
West-Vlaanderen	N34	krpnt met N329 in Bredene	8
	N36	km 19.8 krpnt met SW Meense/LA Bogaerde in Izegem	8
Oost-Vlaanderen	R40	krpnt met R40 in Gent	10
	R40	krpnt met N414 in Gent	10
	R40	krpnt met N466 in Gent	9
	N43	krpnt met N43 in Gent	8
	N47	krpnt met LA Geldrop/ST Kruisen in Dendermonde	9
	N49	km 11.6 krpnt met N451 in Beveren	9

Kruispunten met zes tot acht letselongevallen worden als tweede prioriteit beschouwd. Het gaat om de volgende kruispunten.

Provincie	wegnr	locatielgemeente	aantal letselongevallen in 1988
Antwerpen	A14	km 417.5 krpnt met La Cop in Zwijndrecht	6
	R6	km 3.2 krpnt met N14 in St-Katelijne-Waver	6
	R10	krpnt met R10 in Borgerhout	6
	R10	krpnt met N1 in Berchem	6
	R10	krpnt met N12 in Borgerhout	6
	R11	km 1.4 krpnt met A13 in Wommelgem	6
	R13	krpnt met SW Tielen in Turnhout	6
	R14	krpnt met WE Larumse in Geel	7
	N1	krpnt met LA Ring in Berchem	6
	N1	krpnt met ST Breda in Antwerpen	6
	N1	km 9.0 krpnt met LA Voshol in Brasschaat	6
	N1	krpnt met La Augustijns/N121 in Brasschaat	6
	N1	krpnt met La Mariatheresi/N184 in Antwerpen	6
	N1	Krpnt met PL Teniers/LA Dekeyser in Antwerpen	6
	N10	km 3.5 krpnt met N10/ST Gillegom in Boechout	6
	N11	km 6.1 krpnt met ST Breugelmans in Kapellen	6
	N12	krpnt met Xx Drink in Borgerhout	6
	N13	km 8.3 krpnt met ST Woeringen in Nijlen	6
	N13	km 21.5 krpnt met N152/N13 in Herentals	6
	N103	km 4.5 krpnt met ST Berg/ST Klooster in Mol	6
	N106	krpnt met LA Terborcht/LA English in Edegem	6
	N120	krpnt met LA Slachthuis in Antwerpen	6
	N120	krpnt met SW Deurne/SW Schoten in Wijnegem	7
	N129	krpnt met N180 in Antwerpen	7
	N177	krpnt met LA 70lympiade/N186 in Antwerpen	6
	N177	km 10.8 krpnt met ST Pier in Rumst	6
	N184	krpnt met ST Wolf/ST Kroon in Antwerpen	6
	Vlaams Brabant	R21	krpnt met N3 in St-Pieters-Woluwe
R22		krpnt met N210 in Oudergem	6
R23		krpnt met ST Park in Leuven	6
N2		km 24.0 krpnt met ST Kerk in Leuven	6
N3		krpnt met ST Plattelo/ST Harboort in Leuven	6
N3		km 44.5 krpnt met ST Kapucijnen in Tienen	7
N4		krpnt met N25/CE Grez in Mont-St-Guibert	7
N8		km 10.1 krpnt met ST Eylenbosch in Dilbeek	7
N9		krpnt met N290 in St-Jans-Molenbeek	6
N21		krpnt met ST Cornellekens in Steenokkerzeel	6
N21		km 26.3 krpnt met SW Wijgmaalse in Haacht	6
N289		krpnt met AV Jubile in St-Jans-Molenbeek	7
Limburg		R70	krpnt met ST Gezelle/LA Kunst in Hasselt
	R71	km 3.8 krpnt met BA Oudeluik/N20 in Hasselt	7
	N2	km 65.3 krpnt met ST Koor in Hasselt	6
	N71	krpnt met XX Balendijk/XX Balen in Lommel	7
	N71	km 29.3 krpnt met N712 in Overpelt	6
	N74	km 1.2 krpnt met N75 in Hasselt	6
	N74	krpnt met N74/N715/XX Heuveneinde in Zonhoven	7
	N75	km 9.3 krpnt met WE Slagmolen in Genk	7
	N76	krpnt met N744/ST Minderbroede in Genk	6
	N76	km 47.6 krpnt met N731 in Bree	6

	N78	kpt met ST Schuttershof/ST Keelhof in Lanaken	6
	N78	km 28.4 krpnt met ST Kempen/N757 in Dilsen	7
	N712	km 10.4 krpnt met N746/ST Gas in Lommel	7
West-Vlaanderen	A14	km 401.6 krpnt met N58/A14 in Menen	6
	R8	km 8.5 krpnt met N43/N395 in Harelbeke	6
	R30	km 0 krpnt met R30 in Brugge	7
	N8	km 86.8 krpnt met N50 in Kortrijk	7
	N8	km 116.0 krpnt met N336 in Ieper .	7
	N9	km 108.0 krpnt met N377 in De Haan	6
	N31	km 10.5 krpnt met N371/N312 in Brugge	7
	N34	krpnt met N371/ST Ontmijners in Blankenberge	7
	N35	km 47.3 krpnt met WE Oudeheir in Ardooie	6
	N36D	krpnt met ST Kuurne/ST Hulste in Kortrijk	6
	N36	km 16.0 krpnt met ST Oekense in Roeselare	6
	N43	krpnt.KA Nyverheids/KA Vlas/NS in Kortrijk	6
	N43	krpnt met LA DehaernelN323 in Kortrijk	7
	N317	krpnt met N329 in Bredene	7
	N370	km 24.0 krpnt met N32 in Lichtervelde	6
	N382	krpnt met WE Desselgemse/ST Duthoy in Waregem	6
	N395	km 1.2 krpnt met ST Izegemse in Kortrijk	7
par.wg	N32	krpnt met LA Meiboom/ST H.Hart in Roeselare	6
Oost-Vlaanderen	R40	krpnt met N9 in Gent	6
	R40	krpnt met ST Brugse/LA Bevrijdings in Gent	6
	N9	km 46.2 krpnt met N438/PL Gemeente in Melle	7
	N9	krpnt met N434/ST Albert/N499 in Eeklo	6
	N28	km 38.5 krpnt met N405 in Ninove	6
	N35	km 63.8 krpnt met ST Dentergem in Deinze	7
	N35	km 69.5 krpnt met ST Machelen in Deinze	7
	N35	km 69.6 krpnt met N43/ST Machelen in Deinze	6
	N45	km 14.6 krpnt met ST Zevenhoek in Ninove	6
	N47	krpnt met WE Half/BA Dendermonde/N47 in Zele	6
	N70A	krpnt met N70 in Gent	6
	N442	krpnt met LA Grotekape/LA Kapelle in Lede	6

Aanpak onveilige wegvakken

Zeer onveilige wegvakken met twee of meer letselongevallen per miljoen voertuigkilometers zijn in het Programma opgenomen. Dit betreft de volgende wegvakken.

Provincie	wegnr	km	locatie	aantal letselongevallen			
				1987	1988	gemiddeld	Q
Antwerpen	N1	34	Mortsel	13	19	16	5.89
	N1	35	Mortsel	12	20	16	5.89
	N1	40	Antwerpen	7	33	20	7.36
	N1	41	Antwerpen	4	27	16	5.89
	N11	6	Kapellen	12	18	15	2.18
	N12	12	Schilde	9	14	12	3.00
	N12	13	Schilde	14	11	13	3.25
	N12	23	Malle	14	13	14	3.50
	N16	19	Bornem	11	16	14	2.43
	Vlaams Brabant	N2	24	Leuven	9	17	13
	N3	26	Leuven	11	21	16	5.25
	N3	42	Tienen	12	15	14	4.59

	N3	44	Tienen	15	18	17	5.58
	N8	4	Brussel	22	12	17	2.99
	N8	5	Brussel	22	11	17	2.99
	N8	10	Schepdaal	13	14	14	2.46
Limburg	N2	70	Hasselt	17	16	17	2.17
	N29	87	Beringen	4	21	13	5.82
	N73	39	Leopoldsbrug	26	19	23	7.59
	N73	40	Leopoldsbrug	14	13	14	4.62
	N74	2	Hasselt	14	25	20	2.00
	N78	12	Neerharen	8	16	12	2.37
	N78	19	Maasmechelen	16	11	14	3.34
West-Vlaanderen	N8	86	Kortrijk	11	21	16	6.37
	N34	19	Wenduine	10	18	14	3.78
	N34	51	Nieuwpoort	11	13	12	3.62
	N43	41	Kortrijk	14	18	16	3.37
	N371	10	Blankenberge	16	15	16	4.00
Oost-Vlaanderen	N9	69	Eeklo	22	24	23	3.54
	N43	16	Deinze	14	10	12	3.20
	N47	13	Dendermonde	9	16	13	2.72
	N70	8	Lochristi	10	14	12	2.41
	N70	34	Sint-Niklaas	15	11	13	3.67

Q: aantal letselongevallen per miljoen voertuigkilometer

De wegvakken met tweede prioriteit zijn in onderstaande tabel vermeld. Het gaat hier om wegvakken met tien of meer letselongevallen en om wegvakken met twaalf of meer letselongevallen waarbij het aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometer lager is dan twee.

Provincie	wegnr	km	locatie	aantal letselongevallen		
				1987	1988	gemiddeld
Antwerpen	R1	6	Antwerpen nabij N12	6	18	12
	R1	13	Antwerpen nabij N14	11	15	13
	R1	14	Antwerpen nabij N14	13	22	18
	R11	1	Borsbeek	11	14	13
	R11	2	Borsbeek	12	11	12
	N1	26	Waarloos	10	11	11
	N10	1	Mortsel	15	11	13
	N11	10	Stabroek	13	7	10
	N12	15	St-Antonius	11	10	11
	N13	10	Duffel	16	5	11
	N13	18	Emblem	10	10	10
	N19	1	Turnhout	17	5	11
	N19	18	Geel	7	15	11
	N19	22	Het Punt	8	14	11
	N111	2	Stabroek	16	11	14
	N116	3	Borsbeek	11	14	13
	N153	1	Sint-Lenaarts	11	11	11
	N177	29		12	15	14
	N177	30		11	14	13
	N184	1	Antwerpen	5	29	17
Vlaams Brabant	N1	7	Vilvoorde	3	18	11
	N1	9	Vilvoorde	11	14	13
	N1	10	Vilvoorde	12	18	15

	N1	11	Vilvoorde	17	26	22
	N1	14	Zemst	9	14	12
	N1	15	Zemst	10	13	12
	N3	27	Leuven	15	8	12
	N3	43	Tienen	12	15	14
	N8	7	Itterbeek	16	5	11
	N8	8	Itterbeek	13	9	11
	N8	9	Schepdaal	14	6	10
	N9	13	Asse	6	14	10
	N260	6	Vilvoorde	16	5	11
Limburg	R70	1	Hasselt (zuid-west)	26	12	19
	R72	1	Tongeren	8	14	11
	N2	71	Hasselt	11	15	13
	N71	28	Overpelt	8	16	12
	N72	7	Zolder	8	12	10
	N72	16	Beverlo	10	12	11
	N74	1	Hasselt	11	24	18
	N74	3	Hasselt	7	16	12
	N74	4	Hasselt	14	14	14
	N75	9	Genk	4	17	11
	N78	11	Neerhaven	8	13	11
	N80	1	Hasselt	13	13	13
	N719	2	Heusden	8	14	11
West-Vlaanderen	N8	84	Kortrijk	7	15	11
	N8	87	Kortrijk	8	13	11
	N34A	1	Zeebrugge .	13	13	13
	N34	1	Knokke-Heist	7	15	11
	N34	7	Zeebrugge	11	13	12
	N34	8	Zeebrugge	11	13	12
	N35	23	Diksmuide	10	10	10
	N50	59	Kortrijk	5	17	11
	N50	61	Kortrijk	11	10	11
	N396	7	Koksijde	10	10	10
Oost-Vlaanderen	N8	19	Meerbeke	6	14	10
	N9	28	Aalst	8	17	13
	N9	29	Aalst	8	12	10
	N35	69	Deinze	10	10	10
	N60	8	De Pinte	12	8	10
	N60	26	Oudenaarde	11	11	11
	N70	43	Beveren	8	13	11
	N445	1	Destelbergen	10	12	11

Aanpak onveilige gemeenten

Er is vastgesteld dat 44 gemeenten in Vlaanderen structureel onveilig zijn dan de overige gemeenten. Voor elk van deze gemeenten zal een **verkeersveiligheidsplan** worden opgemaakt waarin de onveiligheid wordt geanalyseerd en waarin voorstellen worden uitgewerkt om de toestand te verbeteren. In dit verband zal een subsidieregeling worden ingesteld voor gemeentelijke verkeersplannen.

Voor 23 van de 44 gemeenten wordt de onveiligheid voor een onevenredig hoog deel (meer dan 50% van de letselongevallen) veroorzaakt door gewestwegen. In deze gemeenten zal de verkeersveiligheid met eerste prioriteit **worden** verbeterd.

De betreffende 44 gemeenten zijn onderstaand vermeld.

Provincie	Gemeente	Prioriteit
Antwerpen	Brasschaat	
	Grobbendonk	
	Herentals	
	Lier	
	Malle	x
	Mol	
	Wijnegem	x
	Wommelgem	x
Vlaams Brabant	Zandhoven	x
	Aarschot	
	Bekkevoort	x
	Drogenbos	
Limburg	Machelen	
	Vilvoorde	
	Bree	x
	Hasselt	x
	Hechtel-Eksel	
	Leopoldsburg	x
	Overpelt	x
West-Vlaanderen	Tessenderlo	
	Zonhoven	
	Blankenberge	
	Bredene	
	Damme	x
	De Haan	x
	De Panne	x
	Knokke-Heist	
	Koksijde	x
	Lichtervelde	
	Middelkerke	x
	Spiere-Helkijn	
	Torhout	
	Nieuwpoort	x
Veurne	x	
Oost-Vlaanderen	Waregem	
	Zuienkerke	x
	Aalter	x
	Eeklo	x
	Horebeke	x
	Kaprijke	x
	Lokeren	
	Melle	x
Nazareth	x	
Waasmunster		

x: gemeente waar meer dan 50% van de letselongevallen op gewestwegen plaatsvindt.

Aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers

De volgende groepen verkeersdeelnemers dienen met nadruk te worden benaderd via voorlichting, acties en dergelijke

- de leeftijdsgroep 60 jaar en ouder
- bromfietzers in de leeftijdscategorie 15 t/m 19 jaar
- langzaam verkeer in het algemeen: voetgangers, fietsers en bromfietzers.

Studieprojecten

- Studie naar de verkeersveiligheid in relatie met de verkeersintensiteit voor het gehele gewestwegennet

Op dit moment is voor het gewestwegennet alleen het absolute aantal ongevallen per wegvak en per kruispunt bekend. Door het aantal ongevallen te relateren aan de verkeersintensiteit wordt een veel beter inzicht verkregen in de relatieve veiligheid van wegen. Dit is een belangrijke maat om prioriteiten te bepalen. In het IMP is een eerste aanzet gegeven door de meest onveilige wegvakken vast te stellen, maar dit dient op uitgebreidere schaal te gebeuren en jaarlijks te worden geactualiseerd.

- Aanpassing registratie voor verkeersongevallen

Het blijkt dat de registratie van de exacte plaats waar een ongeval plaatsvindt regelmatig achterwege blijft. Bij analyses op wegvakniveau leidt dit tot vertekening. Voorts worden de manoeuvres die tot het ongeval leidden niet of onvoldoende geregistreerd. Juist deze manoeuvres zijn bijzonder belangrijk om op **kruispunt-** of wegvakniveau ongevallen te kunnen analyseren en maatregelen te kunnen vaststellen. Voor het slagen van zowel het project aanpak onveilige kruispunten, als het project onveilige wegvakken is deze studie essentieel.

- Ontwikkelen van een methode voor systematische aanpak van zwarte punten
Het doel van deze studie is een handleiding op te stellen voor **wegbeheerders** waarmee een meer systematische aanpak van onveilige verkeerssituaties mogelijk wordt. Het gaat hierbij om het systematisch opsporen, analyseren en vaststellen van maatregelen bij ongevallenconcentraties.

- Studie naar de mogelijkheid van voorkoming van ongevallen door aanpassing van de strategie van verkeersregeling, waar het gaat om linksafverkeer.

- Studie naar de mogelijkheden voor vermindering van het aantal en de ernst van ongevallen, waarbij vrachtverkeer is betrokken.

Verkeersleefbaarheid

Het programma verkeersleefbaarheid is gericht op het terugdringen van de barrièrewerking door het verkeer, het terugdringen van luchtvervuiling en van geluidoverlast door verkeer.

Barrièrewerking

De volgende parallelle routes komen binnen het Programma voor herinrichting in aanmerking:

- N1 Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel
- N2/3 Brussel-Leuven-Tienen-St Truiden-Luik
- N2 Diest-Hasselt-Bilzen
- N8 Kortrijk-Menen-Ieper
- N9 Gent-Aalst-Asse-Brussel
- N12 Antwerpen-Schilde-Turnhout
- N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen
- N32 Brugge-Torhout-Roeselare-Menen-Franse grens
- N43 Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens
- N70 Gent-Lokeren-St Niklaas-Antwerpen
- N139 Oud-Turnhout-Nederlandse grens

De volgende wegen met meer dan twee rijstroken komen in aanmerking voor herinrichting binnen de kommen:

- N2 Leuven-Diest
- N9 Brugge-Eeklo-Gent
- N14 Mechelen-Duffel-Lier
- N16 Willebroek-St Niklaas
- N26 Mechelen-Leuven
- N31 Brugge-Zeebrugge
- N34 Knokke-Heist-Oostende-De Panne
- N37 Roeselare-Tielt
- N44 Aalter-Maldegem
- N45 Aalst-Ninove
- N78 Lanaken-Maaseik
- N79 Tongeren-Nederlandse grens
- N371 Brugge-Blankenberge.

Enkele van de genoemde wegen maken deel uit van het hoofdwegennet. Hoewel de verkeersfunctie op deze wegen van belang blijft zijn ook hier mogelijkheden aanwezig om binnen de kommen de leefbaarheid te verbeteren.

Vergelijking van de verkeersveiligheidsprojecten met het project **barrière-**werking leert dat er vele lokaties zijn die in beide projecten prioriteit hebben:

Onder verkeersveiligheid zijn 27 kruispunten, 17 wegen en 44 gemeenten geselecteerd waar de veiligheid moet worden verbeterd. Van deze groep komen 13 kruispunten, 12 wegen en 25 gemeenten ook voor verbetering van de leefbaarheid in aanmerking. Dit maakt duidelijk hoezeer de problematiek van veiligheid en van leefbaarheid verweven is. Gezien het belang van verbetering van de leefbaarheid zijn alle bovengenoemde routes in het Programma opgenomen.

Binnen het Programma wordt het grootste belang toegekend aan de volgende vijf routes:

- **N1** (Wuustwezel-Antwerpen-Mechelen-Brussel)
- N12 (Antwerpen-Schilde-Turnhout)
- N34 (Knokke-Heist-Oostende-De Panne)
- N48 (Gent-Deinze-Kortrijk-Franse grens)
- N78 (Lanaken-Maaseik).

De reconstructies op de aangegeven routes zijn een voortzetting van het reeds lopende project voor aanpassing van doortochten. De volgende doortochten zijn reeds in de planning opgenomen.

Provincie	Weg en plaats
Antwerpen	N10 weggedeelte Lier-Aarschot, doortocht te Berlaar (Heikant) N12 weggedeelte Schilde-Malle, doortocht te Zoersel N1 doortocht van Brasschaat
Vlaams Brabant	N9 doortocht te Asse, van het Stations- tot het Gemeenteplein N2 doortocht te Tielt-Winge (Sint Joris-Winge) N3 te Leuven (Korbeek-Lo), weggedeelte tussen de Philipslaan en de Vlinderstraat N253 doortocht te Huldenberg N272 Marktplaats te Galmaarden N3 doortocht te Boutersem
Limburg	N73 doortocht te Leopoldsburg (pilotproject) N619 te Riemst, doortocht van Kanne N716 Diesterstraat te Sint Truiden (pilotproject)
Oost-Vlaanderen	N419 doortocht te Kruibeke (eerste deel) N419 doortocht te Kruibeke (tweede deel) N419 doortocht te Bazel (tweede deel) N430 Blaisantvest te Gent R40 Rooigemlaan te Gent (pilotproject) N465 weggedeelte Melle-Oosterzele, doortocht te Gontrode
West-Vlaanderen	N43 doortocht van Aalbeke-Marke (pilotproject) N8 te Vleteren, doortocht van Woesten N36 te Staden N357 te Roeselare (Rumbeke)

Luchtvervuiling

- Studie naar normering luchtkwaliteit langs stedelijke wegen
Het doel is enerzijds vast te stellen waar in stedelijke gebieden de luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer ernstig te wensen overlaat, anderzijds om maatregelen vast te stellen, bijvoorbeeld in de sfeer van de verkeerscirculatie, om tot kwaliteitsverbetering te komen.

Geluidhinder

Het project geluidhinder heeft de volgende aandachtspunten:

- Inventarisatie van woonbebouwing en scholen met een te hoog geluidniveau ten gevolge van het wegverkeer voltooiën
- Systematisch grenswaarde 65 dB(A) hanteren voor nieuw & woonbebouwing

Als onderdeel van het reeds bestaande beleid zal verder worden gegaan met de plaatsing van geluidschermen.

Langzaam verkeer

Het programma langzaam verkeer richt zich op de fietser en de voetganger. Voor de fietser voorziet het programma in de aanleg van fietsroutenetwerken en verbetering van de fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom. Het programma voor de voetganger richt zich op de kwaliteit en de veiligheid van de voetganger in het algemeen.

Fietsroutenetwerken

De volgende zes steden komen met prioriteit voor een dergelijk netwerk in aanmerking:

- Provincie Antwerpen
Mechelen
- Provincie Oost-Vlaanderen
St Niklaas
- Provincie West-Vlaanderen
Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare

Als tweede prioriteit gelden fietsroutenetwerken in Genk, Hasselt en Leuven.

Fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom

Het doel van dit project is op wegen buiten de bebouwde kom waar relatief veel wordt gefietst de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verbeteren, met name gericht op veiligheid en comfort. Wegen met meer dan duizend fietsers worden aangetroffen nabij de volgende plaatsen:

- Provincie Antwerpen
Turnhout (N124)
- Provincie Limburg
Hasselt (N74), Lommel (N746), Heusden-Zolder (N719)
- Provincie Oost-Vlaanderen
Aalst (N411).

Bij aanleg van fietsvoorzieningen verdient het aanbeveling deze ook binnen de bebouwde kom door te zetten.

Als tweede prioriteit gelden wegen met 800 tot 1000 fietsers. Het gaat hier om de volgende situaties: NP nabij Brasschaat, N116 nabij Wommelgem, N227 nabij Zemst, N445 nabij Zele, N9 nabij Aalst en N8 nabij Zwevegem.

Voetgangers

Het verbeteren van de voorzieningen voor de voetganger zal via een drietal projecten plaatsvinden, namelijk door

- richtlijnen vast te stellen voor verkeersvoorzieningen in verblijfsgebieden,

- subsidies in te stellen voor het opstellen van gemeentelijke verkeerscirculatieplannen en voor
- gemeentelijke kosten bij de herinrichting van doortochten.

Daarnaast speelt verbetering van de voorzieningen voor de voetganger nadrukkelijk een rol inde verdere uitvoering van het doortochtenprogramma.

Openbaar vervoer

Het programma openbaar vervoer richt zich op verbetering van het stedelijk en stadsgewestelijk openbaar vervoer, met een duidelijk accent op snelheid, stiptheid en regelmaat. Bijzondere aandacht is vereist voor modernisering en voor imagoverbetering. Daarnaast zijn projecten voorzien gericht op maatwerk in landelijke gebieden, **voor-** en natransport voor treinreizigers, en kaart- en tariefintegratie.

Stedelijk openbaar vervoer

Het doel van dit project is de bevordering van het stedelijk openbaar vervoer. Aan de Vlaamse Vervoersmaatschappij zal worden gevraagd coherente voorstellen te ontwikkelen voor kwaliteitsverbetering. Het project zal zich met name richten op de volgende gemeenten:

- Provincie Antwerpen
Antwerpen
- Provincie Limburg
Hasselt
- Provincie Oost-Vlaanderen
Gent
- Provincie West-Vlaanderen
Brugge, Kortrijk

Stadsgewestelijk openbaar vervoer

Het doel van dit project is het openbaar vervoer op belangrijke **woon-**werkrelaties zodanig te verbeteren dat concurrentie met de auto mogelijk zal zijn. De relaties zijn geselecteerd op de omvang van het woon-werkverkeer (groot) en het huidige openbaar vervoergebruik (relatief laag).

- Provincie Antwerpen
Brasschaat-Antwerpen, Putte-Antwerpen, Turnhout-Aarschot-Leuven, **Antwerpen-Wilrijk-Aartselaar-Boom-Brussel, (Eindhoven-)Turnhout-** Antwerpen
- Provincie Oost-Vlaanderen
Destelbergen-Gent
- Vlaams Brabant
Brakel-Ninove-Brussel, Grimbergen-Brussel, Meise- Brussel, **Overijsse-Brussel, Wemmel-Brussel.**
De relaties Turnhout-Aarschot-Leuven en **Antwerpen-Wilrijk-Aartselaar-Boom-Brussel** betreffen zowel de provincie Antwerpen als de Vlaams Brabant.

Andere relaties waar mogelijk sneldiensten kunnen worden ingezet (tweede prioriteit) zijn:

- Hasselt-Genk-Maasmechelen-Maaseik-(Weert);
- (Breskens)-Eeklo-Maldegem-Brugge;**
- Gent-Zelzate-(Terneuzen);
- Hasselt-Neerpelt-(Eindhoven);

Turnhout-Geel-Tessenderlo-Hasselt;
Keerbergen/Tremelo-Haacht-Brussel;
Oostende-Diksmuide-Ieper.

Modernisering voertuigpark

Het voertuigpark is in een aantal gevallen niet modern te noemen. Verjonging is dringend gewenst om het openbaar vervoer een beter imago te verlenen. Het project modernisering voertuigpark voorziet in de benodigde vervanging.

Pilootprojecten

- Binnen het thema snelheid, stiptheid en regelmaat zal een pilootproject worden opgezet in de regio Antwerpen. Het project zal bestaan uit **doorstro-**gingsmaatregelen op de as E34, Turnhoutse Baan, Carnotstraat. Op de E34 zal de bus in geval van file via de pechstrook kunnen rijden. Op de Turnhoutse **Baan/Carnotstraat** is ter verhoging van de snelheid een aparte openbaar vervoer-bedding voorzien. Onder andere de **snelbus** op het traject Turnhout-Antwerpen zal van de maatregelen profijt hebben.

- Ter verbetering van het imago van het openbaar vervoer zullen een of enkele snelbusprojecten vergezeld gaan van gerichte acties om het openbaar vervoer als **concurrentiële** vervoerwijze te promoten.

- Experiment met de taxi als openbaar vervoermiddel tijdens stille uren. Hiertoe zal een overeenkomst worden gesloten die het mogelijk maakt tegen het gangbare openbaar vervoertarief op een of enkele lijnen met deze wijze van vervoer ervaring op te doen.

Studieprojecten

- **P&R** garages aansluitend op het Antwerpse pre-metronet

- Studie naar de mogelijkheid van invoering van de trein-taxi. De trein-taxi is een vorm van maat-openbaar vervoer, waarbij tegen gereduceerd tarief de taxi wordt gebruikt voor het voor- of natransport bij een treinreis.

- Studies naar systematische, dat wil zeggen lijnsgewijze, aanpak van stiptheid en regelmaat voor het openbaar vervoer. Prioriteit ligt hier bij de grote steden, Antwerpen en Gent.

- Studie naar de mogelijkheid tot integratie van alle openbaar **vervoertarief** en kaartsystemen.

- Toetsing van **STAR-21-plannen** aan het Vlaamse verkeers- en vervoersbeleid

Spoorwegprojecten

- Tot stand brengen van Vlaamse spoorwegas vanuit Kortrijk, over Gent, Antwerpen naar Hasselt met aansluiting te Rijsel op net van de Franse spoorwegen en doortrekking naar Maastricht en eventueel Aken en Keulen. Snelle verbindingen en comfortabel materieel is hier een noodzaak.

- Rechtstreekse verbinding Kortrijk-Gent-Brussel, in verband met de

aansluiting op de SST.

- Inkorten van de reistijd vanuit verder afgelegen plaatsen naar de grote centra door het inleggen van rechtstreekse en snelle piekurtreinen:
bijvoorbeeld - Kortrijk-Gent-Brussel
- Genk-Hasselt-St Truiden-Brussel.

- Inkorten van de reistijd door opvoering van de snelheden op de grote IC-assen.

- Aansluiting van West-Vlaanderen op (Oostende-Brugge-Kortrijk) de SST in Rijsel.

- Opvoeren van de capaciteit op overbelaste assen vb. **Brussel-Leuven-Landen**, zodat de reizigers in comfortabele omstandigheden kunnen worden vervoerd.

- Voor**stedelijk** vervoer vanuit de regio Leuven naar Brussel met rechtstreekse bediening van de kantorenwijken en **industrieparken**

- Aanleggen van verbindingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 te Leuven, waardoor rechtstreekse treinen naar Brussel mogelijk zijn vanuit Limburg via Aarschot.

- Over de volledige lengte op dubbelspoor brengen van de lijn 21 **Landen-Hasselt**.

Wegen

Het programma wegen richt zich op het afronden van een consistent hoofdwegenet, capaciteitsverruiming bij enkele knelpunten, inlopen van het achterstallig onderhoud en op enkele studieprojecten, ter voorbereiding van latere besluitvorming.

Voltooiing hoofdwegenet.

Onder dit project zijn de volgende werken gegroepeerd:

- A12, Antwerpen-Bergen op Zoom
- A18, Veurne-Franse grens
- N49, ombouw tot autosnelweg All. De eerste fase betreft het gedeelte Antwerpen-Zelzate. De tweede fase behelst het gedeelte Zelzate-Maldegem-Brugge.

Na realisatie van de verbinding Antwerpen- Bergen op Zoom dient de N11, Antwerpen-Kapellen-Putte, waar daar aanleiding toe bestaat binnen de kommen te worden gereconstrueerd.

- A12, Antwerpen-Brussel, reconstructie tot autoweg.

Capaciteitsverruiming.

De volgende knelpunten zullen door capaciteitsverruiming worden aangepakt:

- R1, verbreding tussen Borgerhout en Berchem
- A1, verbreding viaduct voor toegang Craeybeckxtunnel
- A14, verbreding uitgang Kennedytunnel (linkeroever)
- R1, verkeerssignalering en toeritdosering op Antwerpse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabele snelheidsbeperking en capaciteitsvergroting
- R0, verkeerssignalering en toeritdosering op Brusselse ring met als doel filedetectie, vergroting verkeersveiligheid, variabele snelheidsbeperking en capaciteitsvergroting

Onderhoud

Het doel van het project onderhoud is de achterstand in het wegenonderhoud op korte termijn ongedaan te maken en een systeem in te voeren waarin de onderhoudstoestand van het wegennet objectief is vastgelegd zodat voor de toekomst prioriteiten gesteld kunnen worden. Derhalve:

- Inhaaloperatie achterstallig onderhoud
- Invoering rationeel wegbeheer

Studieprojecten

De volgende studieprojecten zijn binnen het Programma voorzien:

- studie naar aanleg van het zuidelijk deel van de Brusselse ring
- Studie naar ombouw van de verbinding Hasselt-Lommel tot autoweg
- Studie naar de wenselijkheid van een aansluiting/verbinding tussen de N49 en de E17
- Studie naar een tunnel onder het Amerikadok (Scheldelaan-Groenendaallaan)
- Studie naar voltooiing van de hoofdwegenstructuur rond Gent
- Studie naar verbetering van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via de weg
- Herziening van de ontwerprichtlijnen voor niet-autosnelwegen
- Inventarisatie van gewenste parkeerplaatsen nabij op- en afritten van

autosnelwegen ter stimulering van **carpooling** en taxi-stop

- Instellen van een projectgroep met als taak het realiseren van **contin**
iteit in het wegprofiel.

Naast bovengenoemde projecten kunnen de volgende reeds lopende werken worden genoemd:

- aanleg Liefkenshoektunnel met aansluitende wegvakken (voltooiing hoofdwegennet)
- verbreding Antwerpse ring tussen Borgerhout en Berchem (capaciteitsverruiming)
- modernisering **A13**, grens Antwerpen-Lummen (groot onderhoud)
- modernisering **RO**, Vilvoorde-viaduct **R7** (groot onderhoud).

Binnenvaart

Het programma binnenvaart richt zich op voltooiing van de belangrijke internationale assen alsmede uitbouw van de assen Antwerpen-Luik en Antwerpen-Brussel ten behoeve van de duwvaart en de verbinding van Gent naar Noord-Frankrijk.

Capaciteit **hoofdvaarwegennet**

Voor de korte termijn zijn de volgende projecten voorzien:

- verbetering Albertkanaal door de afwerking van de sluis bij Wijnegem en door capaciteitsverruiming bij Eigenbilzen
- verbetering kanaal Brussel-Rupel door bouw van de sluis bij **Hingene** en aanleg van het aansluitende kanaalvak.

Studieprojecten

- Studie naar de rentabiliteit van verbetering van de Leie, flessehals Kortrijk, spoorbrug te Landegem.
- Studie naar de wenselijkheid van verbetering van het sluizencomplex Blauwe Kei in het kanaal Dessel-Loozen.

Goederenvervoer per spoor

Een degelijke uitbouw van de nationale en internationale **hinterlandverbindingen** per spoor is een evident belang voor de Vlaamse Zeehavens en industriegebieden. In dit verband worden de volgende projecten voorzien:

- Ontsluiting van de industriegebieden op de linker Schelde-oever bij Antwerpen
- Modernisering van de **IJzeren Rijn** ter verbetering van de relaties met het Ruhrgebied. Een dergelijke verbinding opent tevens economische perspectieven voor verbindingen met Oost-Europa die de komende jaren in belang zullen toenemen.

Vervoer per **pijpleiding**

Het programma pijpleidingen richt zich op nadere studie naar de mogelijkheden voor een uitgebreider gebruik van pijpleidingen voor transport van vloeibare stoffen. Nader zou moeten worden bezien in hoeverre ook een bijdrage kan worden geleverd in de problematiek van de gevaarlijke stoffen.

Regionale luchthavens

Op de regionale luchthavens doen zich thans geen capaciteitsknelpunten voor. Wanneer het nieuwe marktgeoriënteerde beleid daartoe aanleiding geeft, voorziet het programma voor de regionale luchthavens in de volgende projecten:

- Antwerpen/Deurne

aanbrengen van de nodige veiligheidsvoorzieningen in het **passagiersgebouw**, verwijderen van hindernissen in de aanvliegeroutes tot optimale benutting van de huidige startbaan, ondertunneling van de Krijgsbaan omwille van de verkeersveiligheid, aanbrengen van een optimale bewegwijzering **vanop** de grote verkeersassen, beperking van zweefvliegactiviteiten en kleine luchtvaart, opleggen van minimum vlieghoogtes en normering inzake **circuitvluchten** en start- en aanvliegerprocedures, en uitwerking van een bestemmingsplan voor de luchthaveninfrastructuur.

- Oostende

voltooiing van de startbaanverlenging (van 1976) door verplaatsing van het ILS, ontwikkeling van een nieuw concept voor de passagiersterminal, waaronder het aanbrengen van een optimale bewegwijzering **vanop** de grote verkeersassen, uitvaardigen van normeringen inzake circuitvluchten en start- en aanvliegerprocedures.

- Grimbergen

rotatie van de startbaan **07/25** met ongeveer 10^0 , aanpassing van de **controle-toren**, en beperkingen van de circuitvluchten in tijd en ruimte'

Telematica

Telematica is in dit programma opgevat als een middel dat zowel op de kortere als langere termijn kan bijdragen aan het oplossen van niet allen bereikbaarheidsproblemen, maar ook aan gerelateerde **problemen** zoals verkeersveiligheid en milieuvervuiling. Concrete **projecten** zijn benoemd onder wegverkeer en onder verkeersbeleid algemeen.

Verkeersbeleid algemeen

Een aantal projecten is van belang voor het verkeersbeleid in zijn algemeenheid. Het betreft projecten op het gebied van

- verzameling van basisgegevens
- verkenningen voor de langere termijn
- studies naar de relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeer
- studies naar de financiële ondersteuningsmogelijkheden van de hoofdlijnen van het beleid

Organisatorische maatregelen

- Studie naar de mogelijkheden van de instelling van een mobiliteitsfonds
- Instellen van een breed samengesteld adviescollege voor verkeers- en vervoerbeleid, Raad van advies voor verkeer en vervoer
- Opzetten van een studiedienst voor verkeer en vervoer waarin deskundigheid op interdisciplinaire basis wordt gebundeld.
- Instellen van een subsidieregeling voor gemeentelijke **verkeerscirculatieplannen**, waarin de belangen van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, langzaamverkeer, openbaar vervoer, autoverkeer, bevoorrading en parkeren evenwichtig worden vastgesteld.

Verzameling basisgegevens

- Jaarlijkse **enquête** onder huishoudens naar de evolutie van de mobiliteit
Er bestaat behoefte aan een consistente set basisgegevens die inzicht geeft in de mobiliteit in Vlaanderen en de ontwikkeling daarvan in de tijd.
Het gaat hierbij om:
 - inzicht in herkomsten en bestemmingen
 - verdelingen naar motief, vervoerwijze, ritlengtes e.d.
 Door de **enquête** jaarlijks te actualiseren met een steekproef van enkele honderden **enquêtes** wordt een voldoende betrouwbaar beeld verkregen waarmee mobiliteitsontwikkelingen kunnen worden beschreven.

Verkenningen op langere termijn

- Gedetailleerde prognose van verkeers- en vervoerstromen op **hoofdverbindingen** voor auto en openbaar vervoer.
Er dient een integraal verkeers- en vervoersmodel voor het Vlaams gewest te worden ontwikkeld dat de toekomstige omvang van de verkeers- en **vervoersstromen** beschrijft op basis van hypothese voor de omvang en spreiding van de bevolking, werkgelegenheid, voertuigbezit, verplaatsingskosten, kwaliteit van **auto-** en openbaar vervoernetwerk en dergelijke. Dit model is een belangrijk planningsinstrument om beslissingen voor de aanpassing van infrastructuur te onderbouwen.

De relatie ruimtelijke ordening en verkeer

- Globale studie naar de mobiliteitsbeperkende effecten van telematica. Telematicatoepassingen zullen onder andere kunnen leiden substitutie van verplaatsingen. Er dient een studie te worden verricht naar de mogelijkheden die op dit gebied in Vlaanderen zijn te verwachten.

- Studie naar de mogelijkheden voor stimulering van stadsvernieuwing, ter bevordering van de **terugkeer van** wonen en werken in de centrale stad
- Studie naar de mogelijkheden voor stimulering van woningbouw en werkgelegenheid rond stations

Beide studies hebben tot doel inzicht te verkrijgen in de mogelijkheden tot sturing van de ruimtelijke ordening zodat stadscentra versterkt kunnen worden ten gunste van korte verplaatsingsafstanden, gebruik van openbaar vervoer en een beter functioneren van de stad in zijn algemeenheid.

- Studie naar de wenselijkheid voor invoering van een **mobiliteitseffektrapportage** bij nieuwe bedrijvenlokaties, wijziging van gewestplannen en dergelijke.

De gedachte hierachter is dat het wenselijk is bij wijziging van **gewestplannen** deze plannen te kunnen toetsen op mobiliteitseffecten, en desgewenst de plannen hierop te kunnen aanpassen.

- Studie naar mogelijkheden **voor stimulering** van kilometerreductie bij bedrijven

- Beter uitwerken van milieu-effect-rapportages voor grote bouwprojecten, waterstaatswerken en dergelijke.

Biilage 1: Overzicht van geraadpleegde literatuur

- 1 Administratie voor Huisvesting,
"Woonbehoeften in Vlaanderen 1990-1995, 1995-2000; Tweede Nota",
Brussel, december 1989

- 2 Anselin, prof. M., Rijksuniversiteit Gent
"Optimalisatiemodellen voor het openbaar vervoer te Gent, met
toepassing van het MIVG-net",
Gent, juni 1984

- 3 AROL Planologische Dienst,
"Herziening Classificatie van het Belgisch wegennet",
Augustus 1987

- 4 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid,
"Verkeersveiligheid **1988**",
Brussel, 1989

- 5 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid,
"Een nieuwe kijk op straatinrichting; inventaris van realisaties in
België", **Brussel**, mei 1988

- 6 Belgische Spoorwegen,
"Spoorboekje",
Brussel, mei 1990

- 7 Beneiux Economische Unie,
"Ontwerp Structuurschets voor het Benelux-Middengebied"
Brussel, september 1989

- 8 Benelux Economische Unie,
"Benelux globale Structuurschets inzake Ruimtelijke Ordening; Algemene
beschouwingen (toestand per 11 juni **1980**)",
Brussel, juli 1981

- 9 Benelux Economische Unie,
"Benelux globale Structuurschets inzake Ruimtelijke Ordening",
Brussel, oktober 1986

- 10 Benelux Economische Unie,
"Informatiebrochure inzake milieu en ruimtelijke ordening",
Brussel, november 1988

- 11 Benelux Interuniversitaire groepering van vervoerseconomen,
"Filevorming: een **(on)oplosbaar** probleem?",
Colloquium Brussel, oktober 1988

- 12 **Bergmans J**, Majoor bij de Rijkswacht,
"Filevorming op de autosnelwegen in **België**",
Brussel, 1988

- 13 Bestuur der Waterwegen,
"Beleidsnota m.b.t. bevaarbare waterwegen en havens in het Vlaamse
Gewest gelegen",

Brussel, december 1988

- 14 Blauwens, G.; Vertonghen, R.; Donnea, **F.X.** de; Glejser, H.;
"Kosten-batenanalyse van de verdere uitbouw van het Belgisch wegennet",
Brussel, maart 1982

- 15 Bond Beter Leefmilieu,
"Publicaties van de Bond Beter Leefmilieu betreffende verkeer en
milieu",
Brussel, 1989

- 16 Bureau voor **officiële** Publikaties der Europese Gemeenschappen,
"Diverse publicatie lijsten",
Luxemburg, 1988 en 1989

- 17 Centraal Bureau voor de Statistiek,
"Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg",
's-Gravenhage, 1989

- 18 Colloquium door de Kamer van Koophandel en Nijverheid van het gewest
Gent en de Rijksuniversiteit Gent,
"De ruimtelijk-economische dynamiek van het Gentse stadsgewest en de
problematiek van de **bedrijfsvestigingen**",
Gent, oktober 1989

- 19 De **Roock**, C., ekonomist,
"De woningbehoeften in **België 1985-2000**",
Brussel, november 1988

- 20 **Demoen, ir. J.**, Directeur-Generaal van het Bestuur der Waterwegen,
Clinckers, ir. L., e.a. ingenieur van bruggen en wegen bij het Bestuur
der Waterwegen,
"Het Belgische **waterwegennet**",
Brussel, 1984

- 21 DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV,
Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde; Informatiebehoefte en
informatieverschaffing bij onderhoudswerkzaamheden op autosnelwegen",
Amersfoort, oktober 1988

- 22 Dienst Operationele Research en Begroting,
"Wegendatabank",
Brussel, 1989

- 23 Dienst Verkeerskunde Rijkswaterstaat,
"**SVV-NMP** beleid in cijfers",
Rotterdam, oktober 1989

- 24 Dienst Verkeerskunde Rijkswaterstaat,
"**SVV-II-d** beleidsvoornemens doorgerekend (concept)",
Rotterdam, maart 1990

- 25 Directie Verkeersveiligheid en de Directie Voorlichting van het
Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
"Meerjarenplan Verkeersveiligheid **1987-1991**",
s'-Gravenhage, 1987

-
- 26 Euromodal 90,
"Brussel",
Brussel, 1990

- 27 European Communities,
"Analysis and Forecasts 1988",
Brussel, mei 1988

- 28 European Communities,
"Annual report 1987",
Brussel, november 1988

- 29 European Communities,
"Market **Developments**",
Brussel, december 1987

- 30 European Conference of Ministers of Transport,
"Investment in transport infrastructure in ECMT **countries**",
Parijs, 1988

- 31 European Conference of Ministers of Transport,
"Exchange of information on investment criteria applied to transport
infrastructure **projects**",
Parijs, 1981

- 32 European Conference of Ministers of Transport,
"European dimension and future **prospects** of the **railways**",
Parijs, januari 1986

- 33 European Conference of Ministers of Transport,
"International traffic and infrastructural **needs**",
Parijs, 1986

- 34 European Conference of Ministers of Transport,
"Resources for tomorrow's transport",
Parijs, september 1988

- 35 European Conference of Ministers of Transport,
"Statistical report on road **accidents** in 1987",
Parijs, 1989

- 36 European Conference of Ministers of Transport,
"Statistical trends in transport 1965-1986",
Parijs, 1989

- 37 Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
"Aanzet tot een Vlaamse Luchthavenbeleid",
Brussel, 1990

- 38 Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
"Investeringsprogramma",
Brussel, 1989

- 39 Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
"Verkeers- en vervoersbeleid begroting 1990",
 Brussel, 1989

- 40 Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
 "Mededeling aan de Vlaamse Executieve in verband met de
 exploitatiesubsidies aan de NMVB, MIVA en **MIVG**",
 Brussel, 1989
 ~~~~~
- 41 Gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening Natuurbehoud en  
 Landinrichting; Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu,  
 "Structuurplan Vlaanderen, sector Verkeer en Vervoer: conceptionele  
 voorbereiding van een Structuurschema Verkeer- en Vervoer",  
 Brussel, augustus 1984  
 ~~~~~
- 42 Gemeenten Hoeilaart en Overijsse,
 "Filevorming **t.h.v.** de "Welriekende dreef" R.O. Ring van Brussel",
 Brussel, 1987
 ~~~~~
- 43 Geografisch Informatie- en Documentatiecentrum,  
 "Vlaanderen, een geografisch portret",  
 Antwerpen, januari **1984**  
 ~~~~~
- 44 Heyse T., campaigner luchtverontreiniging Greenpeace **België**,
 "Automatische collectieve zelfmoord; verkeer, broeikas-effect, zure
 neerslag en smog",
 Brussel, januari 1990
 ~~~~~
- 45 Institut d'urbanisme et **d'aménagement du** territoire,  
 "Cycle de **séminaire** de formation permanente **1989-1990; thème 1 -**  
 Mobilité et Urbanisme",  
 Brussel, oktober 1989  
 ~~~~~
- 46 Instituut voor Wegtransport,
 "De toegevoegde waarde van de sector wegvervoer",
 Brussel, juni 1988
 ~~~~~
- 47 Instituut voor Wegtransport,  
 "Conjunctuurevolutie en economische vooruitzichten in de sector van het  
 beroepsgoederenvervoer over de weg (tweede halfjaar **1989**)",  
 Brussel, november 1989  
 ~~~~~
- 48 Instituut voor Wegtransport,
 "EEG-marktobservatiesysteem van de internationale vervoersmarkten;
 trimestriële **conjunctuurenquête** in de sector van het internationaal
 goederenvervoer over de weg, verricht door Belgische vervoerders
 (periode **1980-1989**)",
 Brussel, oktober 1989
 ~~~~~
- 49 Instituut voor Wegtransport,  
 "Ondernemingen van beroepsgoederenvervoer over de weg in **België** (sinds  
**1970**)",  
 Brussel, mei 1989  
 ~~~~~

- 50 Instituut voor Wegtransport,
 "De Kanaaltunnel; Gevolgen voor het Belgisch goederenvervoer over de
 weg",
 Brussel, december 1988
 ~~~~~
- 51 Jacobs **E.**, **direkteur** zaakvoerder van de Nationale Confederatie van het  
 Bouwbedrijf,  
 "Bestrijding filevorming",  
 17e Belgisch wegenkongres Antwerpen, december 1989  
 ~~~~~
- 52 Jacobs, E., transportekonoom,
 "Mobiliteit op of aan de banden?",
 September 1989
 ~~~~~
- 53 Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en  
 Institutionele Hervormingen,  
 "Europese mobiliteit: een probleem - een oplossing?",  
 s'-Gravenhage, maart 1990  
 ~~~~~
- 54 Kabinet van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
 "Stand van zaken Provinciale Stuurgroepen Verkeer en Vervoer",
 Brussel, februari 1990
 ~~~~~
- 55 Kabinet van de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en  
 Institutionele Hervormingen,  
 "S.S.T. \*Dossier, Persnota",  
 Brussel, januari 1990  
 ~~~~~
- 56 Kabinet van de Minister van Verkeerswezen,
 "Beleidsnota <<vlot-veilig-betaalbaar-leefbaar>>",
 Brussel, december 1988
 ~~~~~
- 57 Kabinet van Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en  
 Institutionele Hervormingen,  
 Informatiedocument nr. 550 (het Europees **snelspoorproject**)",  
 Brussel, januari 1990  
 ~~~~~
- 58 Kelchtermans J. Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en
 Landinrichting,
 "MINA-PLAN 2000; Analyse en voorstellen voor een vernieuwd Vlaams
 milieu en **natuurbeleid**",
 Brussel, 1989
 ~~~~~
- 59 Koning Boudewijnstichting,  
 "De beleefbare schoolomgeving, een samenlevingsproject",  
 Brussel, 1989  
 ~~~~~
- 60 Langzaam Verkeer **VZW**,
 "Fietsen moet kunnen"
 Leuven, december 1989
 ~~~~~
- 61 Liebaert, J.P.,  
 "Deux scénari pour l'évolution de la mobilité",  
 November 1989  
 ~~~~~

- 62 Liebaert, J.P.,
 "Modèle Mobilité Belgique",
 Augustus 1989
 ~~~~~
- 63 Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent,  
 "Het Gentse trolleyproject",  
 Gent, 1989  
 ~~~~~
- 64 Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent,
 "Jaarrapport 1988",
 Gent, mei 1989
 ~~~~~
- 65 Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent,  
 "Synthese van openbaarvervoerstudies voor de Gentse regio, periode  
 1970/1985",  
 Gent, juni 1985  
 ~~~~~
- 66 Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent,
 "Vervoerskundige evaluatie van het Aquarail-project",
 Gent, december 1987

- 67 Maatschappij voor het intercommunaal vervoer te Gent,
 "De Gentse regionale vervoermaatschappij G.R.V.M.",
 Gent, augustus 1985
 ~~~~~
- 68 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,  
 "Milieubeleidsplan en Natuurontwikkelingsplan voor Vlaanderen;  
 voorstellen voor 1990-1995 (hoofdrapport en bijlagerapport)",  
 Brussel, februari 1990  
 ~~~~~
- 69 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap: Administratie voor Ruimtelijke
 Ordening en Leefmilieu; Planning & Beleid,
 "Structuurplan Vlaanderen sector Verkeer & Vervoer",
 Brussel, december 1983
 ~~~~~
- 70 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,  
 "Aktualisatie verkeersprognose Liefkenshoektunnel 14-2-1990",  
 Turnhout, februari 1990  
 -----
- 71 Ministerie van Openbare Werken; Bestuur der Wegen,  
 "Verkeerstellingen 1986",  
 Brussel, 1987  
 ~~~~~
- 72 Ministerie van Openbare Werken; Bestuur der Wegen,
 "De hernummering van het wegen- en autosnelwegennet",
 Brussel, september 1985
 ~~~~~
- 73 Ministerie van Openbare Werken; Bestuur der Wegen,  
 "Nummering van het wegennet 1986",  
 Brussel, 1987  
 ~~~~~
- 74 Ministerie van Openbare Werken: Bestuur der Wegen
 "Verkeersongevallen op de openbare weg, jaar 1987",
 Brussel, 1988
 ~~~~~

- 75 Ministerie van Openbare Werken,  
"Programma 1990 voor leefbare bebouwde kommen door herinrichting van de doortochten van hoofdwegen in Vlaanderen",  
Brussel, mei 1989  
~~~~~
- 76 Ministerie van Openbare Werken; Bestuur der Wegen,
"Verkeerstellingen **1988**",
Brussel
~~~~~
- 77 Ministerie van Openbare Werken,  
"Projekten 'Doortochten door bebouwde kom' / Rapportering",  
Brussel, november 1989  
~~~~~
- 78 Ministerie van Openbare Werken; Bestuur der Wegen,
"Multikriteria-analyse toegepast op de rijkswegeninvesteringen",
Brussel, mei 1985
~~~~~
- 79 Ministerie van Openbare Werken,  
"De binnenscheepvaarttrafiek in **België** 1980 t/m **1988**",  
Brussel  
~~~~~
- 80 Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (deel a: beleidsvoornemen)",
's-Gravenhage, 1989
~~~~~
- 81 Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
"Jaarbericht Vervoerend Nederland **1989**",  
**s'-Gravenhage**, 1990  
~~~~~
- 82 Ministerie van Verkeerswezen, Dienst voor het bevorderen en coördineren van het verkeer,
"Verkeer en vervoer in **België**",
Brussel, 1989
~~~~~
- 83 Ministerie van Verkeerswezen; Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid,  
"Zone 30km"  
Brussel, oktober 1988  
~~~~~
- 84 N.M.B.S.,
"STAR **21**",
Brussel
~~~~~
- 85 N.M.B.S., Departement Transport,  
"Het reizigersverkeer 1989; verzamelde statistieken",  
Brussel  
~~~~~
- 86 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
"Statistieken van binnenlandse handel en vervoer; oktober-november **1989**",
Brussel

- 87 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
"**Bevolkingsvooruitzichten 1988-2040**",
Brussel, 1989
~~~~~



- 88 Nationaal Instituut voor de Statistiek,  
 "Algemene **volks-** en woningtelling op 1 maart 1981:  
 Tabel 14.01.A Werkende beroepsbevolking per woonplaats, naar plaats van  
 tewerkstelling en aangewend(e) **vervoermiddel(en)**;  
 Tabel 14.01.B Schoolbevolking, per plaats van onderwijsinrichting en  
 aangewend(e) **vervoermiddel(en)**;  
 Tabel **14.01.C** Werkende beroepsbevolking of schoolbevolking, per  
 woonplaats, naar plaats van tewerkstelling of onderwijsinrichting en  
 aangewend(e) **vervoermiddel(len)**",  
 Brussel  
 ~~~~~
- 89 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
 "Verkeersongevallen op de openbare weg met doden of gewonden, jaar
 1984, 1985, 1986, 1987 en **1988**",
 Brussel
 ~~~~~
- 90 Nationaal Instituut voor de Statistiek  
 "Analytische studie van verkeersongevallen; Statistiek **inzake**  
 verkeersactiviteiten; **Snelheidsmetingen**",  
 Brussel, 1989  
 ~~~~~
- 91 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
 "Statistisch tijdschrift 1989 nummer **8**",
 Brussel, 1989
 ~~~~~
- 92 Nationaal Instituut voor de Statistiek,  
 "Statistiek van de binnenscheepvaart **1980**",  
 Brussel, januari 1982  
 ~~~~~
- 93 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
 "Statistieken van binnenlandse handel en vervoer: mei-juni **1989**",
 Brussel, 1989
 ~~~~~
- 94 Nationaal Instituut voor de Statistiek,  
 "**Bevolkingsvooruitzichten 1988-2040**",  
 Brussel, 1989  
 ~~~~~
- 95 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
 "Telling van het wegverkeer in **1985**",
 Brussel, 1986
 ~~~~~
- 96 Nationaal Instituut voor de Statistiek,  
 "Regionaal statistisch jaarboek **1987**",  
 Brussel, 1988  
 ~~~~~
- 97 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
 "Statistisch zakjaarboek **1988**",
 Brussel, 1989
 ~~~~~
- 98 Nationaal Instituut voor de Statistiek,  
 "Alfabetische lijst en codecijfers van de Belgische gemeenten per  
 administratief **arrondissement**",  
 Brussel, januari 1984  
 ~~~~~

- 99 Nationaal Instituut voor de Statistiek,
"Statistische studiën 1989 nummer 86 en 1990 nummer **89**",
Brussel
~~~~~
- 100 Nationaal Instituut voor de' Statistiek,  
"Motorvoertuigenpark; toestand op 1 augustus **1989**",  
Brussel, 1989  
~~~~~
- 101 Nationaal Programma RD Energie,
"Personenvervoer en energie: modelbouw en simulatie",
Brussel, mei 1987
~~~~~
- 102 Nationaal Programma RD Energie,  
"Vrachtvervoer en energieverbruik, simulaties van het Belgisch  
goederenvervoer en het overeenkomstig energieverbruik (**1990-2000**)",  
Brussel, 1987  
~~~~~
- 103 Nationaal Programma RD Energie,
"Personenvervoer: analyse van het personenwagenvoer en het gebruik van
personenwagens",
Brussel, 1987
~~~~~
- 104 Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen,  
"**Verslag 1988**",  
Brussel, 1989  
~~~~~
- 105 Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen - Brabant,
"Commerciële aspecten i.v.m. de **snellijn** Leuven-Brussel",
Brussel, 1990
~~~~~
- 106 Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen,  
"Verslag **1989**",  
Brussel, 1990  
~~~~~
- 107 Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen,
"Creatief investeren",
Brussel, maart 1990
~~~~~
- 108 Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut en de Rijksuniversiteit  
Groningen,  
"De problematiek van de kleinere havens in de Benelux",  
Rijswijk, maart 1978  
~~~~~
- 109 Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw,
"Informatiepakket",
Brussel, 1989
~~~~~
- 110 Planbureau,  
"De **overheidsinvesteringen**",  
Brussel, mei 1988  
~~~~~
- 111 Planbureau,
"Vooruitzichten 1990-1994 van februari **1990**",
Brussel, 1990
~~~~~

- 112 Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad,  
 "Rapport van de Projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad",  
**s'-Gravenhage**, juli 1987  
 ~~~~~
- 113 Rijksuniversiteit Gent,
 "**Optimalistatiemodellen** voor het openbaar vervoer te Gent",
 Gent, februari 1984
 ~~~~~
- 114 Rijkswacht,  
 "De verkeersongevallen met lichamelijke letsel in Vlaanderen",  
 Brussel, november 1989  
 ~~~~~
- 115 Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde,
 "Een nieuwe **norm voor** de verkeersafwikkeling; handleiding bij het
 gebruik in het wegontwerp",
 Rotterdam, augustus 1989
 ~~~~~
- 116 Sauwens J., Gemeenschapsminister van Openbare werken en Verkeer,  
 "**Beleidsnota**: Mobiliteit in de jaren 90 van produktie naar kwaliteit",  
 Brussel, maart 1989  
 ~~~~~
- 117 Sauwens J., Vlaams Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,
 "Beleidsplan regionale luchthavens Vlaanderen; aanzet tot een Vlaams
 luchtvaartbeleid",
 Brussel, april 1990
 ~~~~~
- 118 Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie,  
 "De Benelux Economische Unie; wetenswaardigheden",  
 Brussel, 1984  
 ~~~~~
- 119 Sociaal-Economisch Raad van Vlaanderen,
 "Sociaal-economische atlas van Vlaanderen (kaarten en bespreking van de
 kaarten)",
 Brussel, december 1988
 ~~~~~
- 120 Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen,  
 "Advies over de uitwerking van een meerjarenplan voor de  
 vervoersinfrastructuur 1990-1992 en eerste beschouwingen over een  
 infrastructuurbeleid op lange termijn; Advies over de oprichting van  
 een Vlaamse havencommissie",  
 Brussel, maart 1989  
 ~~~~~
- 121 Staatssecretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en
 Huisvesting; Bestuur van de Stedebouw en de Ruimtelijke Ordening,
 "Hiërarchie van kernen in Vlaanderen",
 Brussel, 1975
 ~~~~~
- 122 Stad Antwerpen Verkeerspolitie,  
 "Jaarrapport **1988**",  
 Antwerpen, 1989  
 ~~~~~
- 123 Stad Kortrijk,
 "Verkeersveiligheidsbeleid te Kortrijk",
 Kortrijk
 ~~~~~

- 124 Stad Kortrijk, Dienst Verkeersveiligheid,  
"Parkeerplan stad Kortrijk",  
Kortrijk, 1989  
~~~~~
- 125 Stad Kortrijk Dienst Verkeerskunde,
"Praktijkgerichte ongevalgegevens als gemeentelijk
verkeersveiligheidsinstrument",
Kortrijk, 1986
~~~~~
- 126 Stad Kortrijk Dienst Verkeersveiligheid,  
"Aanpak ongevallenconcentraties: toepassingen",  
Kortrijk, 1989  
~~~~~
- 127 Stad Kortrijk Dienst Verkeersveiligheid,
"Ongevallenregistratie",
Kortrijk, 1985
~~~~~
- 128 Stad Kortrijk, Dienst Verkeersveiligheid,  
"Studie der voorrangsregelingen op kruispunten: voorstel te nemen  
maatregelen",  
Kortrijk, februari 1989  
~~~~~
- 129 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,
"Colloquium vervoer- en havenbeleid (onder **auspiciën** van BIVEC)",
Antwerpen, september 1989
~~~~~
- 130 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,  
"Regulering, deregulering en privatisering",  
Antwerpen, september 1989  
~~~~~
- 131 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,
"Investeringsbeleid",
Antwerpen, september 1989
~~~~~
- 132 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,  
"Het woon-werkverkeer binnen het verstedelijkingsproces",  
Antwerpen, september 1989  
~~~~~
- 133 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,
"Perspektieven van de mobiliteit in West-Europa",
Antwerpen, september 1989
~~~~~
- 134 Studiecentrum voor Economisch en Sociaal Onderzoek,  
"Het woon-werkverkeer binnen het verstedelijkingsproces",  
Antwerpen, september 1989  
~~~~~
- 135 Studiecentrum voor Verkeers- en Vervoerseconomie,
"Vergelijkende kostenstudie van het vervoer van aardolieprodukten in
België",
Brussel, 1979
~~~~~

- 136 Studiegroep Mens en Ruimte **VZW**,  
"Naar een veiliger schoolverkeer in Vlaanderen en Brussel; Onderzoek  
naar de objectieve verkeersonveiligheid voor het Nederlandstalig  
Onderwijs",  
Brussel, 1988  
~~~~~
- 137 Stuurgroep Verkeer Gent,
"Aanbevelingen van de Stuurgroep aan het College van Burgemeester en
Schepenen betreffende het hoofdwegenet in het Gentse",
Gent
~~~~~
- 138 Thomas, I., docteur en sciences Gendarmerie,  
"**Variation** spatio-temporelle des **accidents** de la circulation en  
**Belgique**",  
1988  
~~~~~
- 139 Vlaamse Raad,
"Regeringsverklaring van de Vlaamse Executieve",
Brussel, februari 1989
~~~~~
- 140 Vlaamse Raad,  
"Voorstel van decreet (van de heer J. Ansoms) houdende invoering van een  
verplicht mobiliteitseffectrapport voor bepaalde beslissingen en  
projecten",  
Brussel, juni 1989  
~~~~~
- 141 Vlaamse Stichting Verkeerskunde,
"Ouderen en Mobiliteit",
Oudenaken, Leuven, oktober 1989
~~~~~
- 142 Vlaamse Stichting Verkeerskunde,  
"Milieuvriendelijker Verkeer",  
Brussel, oktober 1989  
~~~~~
- 143 Vlaamse Stichting Verkeerskunde; Rijksuniversiteit Gent,
"Themadag: Verkeer en Stadsgewest",
Gent, maart 1990
~~~~~
- 144 Voetgangersbeweging,  
"Veilig oversteken",  
Leuven, 1988  
~~~~~
- 145 Werkgroep File & Verkeersveiligheid,
"Rapport van de werkgroep File & Verkeersveiligheid",
Brussel, 1990
~~~~~

**Biilage 2****Lijst van bevoorrechte getuigen Verkeers- en Vervoersplan.****1. Mobiliteit algemeen - verkeersveilinheid**

Externe deskundigen

A. W. Dersjant : DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV

ir. E. Heere : DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV

U. Keppler dipl. ing. : Groep Planning

prof. ir. J. Korsmit : K.U.L.

ir. D. Lauwers : Mens en Ruimte **VZW**

R. **Poté** : Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde **VZW**

R. **Tegenbos** : Sobemap

dr. A. de Waele : C.E.M.T.

K. Stuyven : **VZW** Langzaam Verkeer

**J.** Zuallaert : **VZW** Langzaam Verkeer

Deskundigen uit openbare instellingen

Majoor J. **Bergmans** : Generale Staf van de Rijkswacht

ir. L.D. van den Berg : vervoerspecialist Benelux  
Economische Unie

F. Decabooter : Vereniging van Belgische Steden en  
Gemeenten, Stad Kortrijk

ir. R. Dieleman : Belgisch Instituut voor Verkeers-  
veiligheid

ir. J.A.M. v. d. Kooij : Hoofddirectie Rijkswaterstaat

ir. Th. v. d. Gazelle : Hoofddirectie Rijkswaterstaat

Kapitein M. Goossens : Rijkswacht Antwerpen

J.P. Vanderwinkelen ind. ing. : Stad Kortrijk

ir. A. Vits : Commissie EEG, Drive

## 2. Economische invalshoek

Externe deskundigen

Prof. Dr. E. Claessens : **UFSIA**

E. **Jacobs** : Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf

Prof. W. Winkelmans : RUCA

Deskundigen uit openbare instellingen

ir. L. Clinckers : Kabinet van de Gemeenschapsminister  
van Economie, Middenstand en Energie

E. Poelvoorde : S.E.R.V.

dr. E. van Heesvelde : Planbureau

## 3. Ruimtelijke invalshoek

**Externe** deskundigen

Prof. Dr. L. Albrechts : Interfacultair Instituut voor  
Stedebouw en R.O. (K.U.L.)

Prof. Dr. G. Allaert : Seminarie voor Survey en  
Ruimtelijke Planning (R.U.G.)

Deskundigen uit openbare instellingen

J. **Lorent** : AROL, hoofd planologische dienst

ir. P. Moonen : Kabinet van de Gemeenschapsminister van  
Ruimtelijke Ordening en Huisvesting

## 4. Milieu-invalshoek

Externe deskundigen

dr. L. Hens : Vrije Universiteit Brussel

G. Steenkiste : Voorzitter KOMIMO

Deskundigen uit openbare instellingen

F. Van Looveren : Kabinet van de Gemeenschapsminister  
van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting

#### 5. Specifieke domeinen

Ministerie van Openbare Werken

ir. R. De **Paepe** : Secretaris-generaal

Ministerie van Verkeerswezen

F. Peeters : Kabinet van de Vice-eerste Minister en Minister van  
Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen

Waterwegen

ir. J. **Demoen** : Directeur-generaal van de Waterwegen

ir. R. Filarski : Rijkswaterstaat Dienst Verkeerskunde

Wegen

ir. P. **Dirckx** : Hoofdingenieur-directeur Bestuur  
der Wegen

dr.ir. E. Mannaert : Inspecteur-Generaal Bruggen en Wegen

ir. L. Vandierendonck : Directeur-generaal Bruggen en  
Wegen

Verkeer

ir. P. Tielemans : Directeur-generaal

ir. J. Verbeeck : Directie Verkeers- en Vervoersbeleid

Politie

Commissaris G. Koeklenberg : Verkeerspolitie Antwerpen

Hoofdcommissaris K. Mortier : Politie Gent

Transport

J. van Olmen : Instituut voor Wegtransport

A. van Roy : FEBIAC

J. Spilstijns : FEBIAC



6. Openbaar vervoers-**invalshoek**

Buurtspoorwegen

H. Van Wesemael : Directeur-generaal NMVB

R. Keygnaert : Directeur NMVB

**NMBS**

ir. A. Martens : Directeur Transport NMBS

Stedelijk Openbaar Vervoer

ir. G. van den Bril : wnd. Directeur-generaal MIVA

ir. P.M. Roose : Ere-directeur generaal MIVG

Gebruikers

L. Desmedt : BTTB

-----  
De interviews zijn verricht door de auteurs van deze nota,

ir. J.A.M. van Dijk en ir. J.J. Hooning van

DHV Raadgevend Ingenieursbureau BV.  
-----



BIJLAGE 2

Samenvatting van de ontvangen adviezen

## 1. Aalsters Forum voor Verkeersbeleid

**Samenvatting :**

1. Het Forum schaart zich achter de doelstellingen en de concrete uitwerking van het plan.

2. Het Forum wenst dat de in het plan voorziene herinrichting van een gedeelte van de N9 uitgebreid wordt met het gedeelte Siesegemlaan-Leo De Bethunelaan. Verder pleit het Forum voor het voltooiën van de bestaande fietsroutes vooraleer nieuwe aangelegd worden.

3. M.b.t. o.v. wenst het Forum dat niet alle inspanningen beperkt worden tot Antwerpen en Gent maar dat ook regionale centra gestimuleerd worden.

## 2. ACW Tielt

**Samenvatting :**

1. Het ACW-hoofdbestuur juichen de opgenomen herinrichtingsprojecten binnen de kommen langs de N37 toe. Hij is echter van mening dat een zuidelijke ring om Tielt (t.b.v. doorgaand verkeer (=40 % van het totaal)) en fietspaden langs de **Wingenesteenweg** en **Dienzesteenweg** noodzakelijker en dringender zijn.

## 3. Administratie voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu, Provincie Limburg

**Samenvatting :**

1. Er is weinig aandacht voor de binnenvaart als alternatief en milieuvriendelijk vervoer.

2. Het hoofdwegennet in Limburg is onvolledig en in contrast met Vlaanderen. Er worden geen oplossingen voor de **OostWest** circulatie, die vastloopt op de ringen van Brussel en Antwerpen, gegeven.

3. Ten oosten van de as Antwerpen-Brussel is er geen regionale luchthaven. Dit is een studie waard.

4. De voorgestelde oplossingen t.a.v. de ruimtelijke ordening zijn summier.

## 4. AGALEV Ninove, Neigem-Ninove

**Samenvatting :**

1. De heer Barbé van AGALEV Ninove heeft nergens duidelijk gevonden dat de minister het autoverkeer wil afremmen. Al verkondigt de Minister dat hij geen nieuwe wegen meer aanlegt toch laat hij maar een pak studies uitvoeren over grote infrastructuurwerken. Al bij al vindt hij het VVPV te weinig sturend, het volgt eerder de bestaande trends.

2. De spreker vindt dat het eigenlijk niet kan dat de Minister mooie plannen opzet zonder dat hij zegt waar het geld vandaan te halen.

3. Maatregelen om de luchtvervuiling door het verkeer te verminderen zijn niet opgenomen in het plan.

4. De prioriteit van fietsverkeer en openbaar vervoer resulteert in te weinig maatregelen (slechts 6 fietsroutenetwerken, 1 o.v.-project).

## 5. AGALEV-Beveren, Beveren

**Samenvatting :**

1. De uitgangspunten en de doelstellingen van het plan zijn zeer goed. Afgevraagd wordt wat er van terecht kan komen, mede gezien de onduidelijkheid omtrent de financiële middelen.

2. Veel woordengegoochel, studieraden, adviesraden enz., maar er moet ook daadwerkelijk actie worden ondernomen.
3. Er is veel aandacht voor stads- en voorstadverkeer. Is openbaar vervoer dan slechts ter oplossing van de files ? Langzaam verkeer kan in dorpen het fileprobleem verlichten, door dorpsvernieuwing in functie van vermindering autogebruik.
4. Het uitbouwen van de capaciteit van de regionale luchthavens is ongewenst.
5. De pilootprojecten met de taxi als openbaar vervoermiddel tijdens de stille uren en als voor- en natransport voor de trein is zeer positief.
6. De capaciteitsverruiming van de wegen is in tegenspraak met het uitbouwen van het openbaar vervoer ter vermindering van het autogebruik.
7. Uitbreiding van de spoorinfrastructuur is gewenst voor het tegengaan van het vrachtwagenverkeer met gevaarlijke stoffen door de gemeente en voor aansluiting van de kerncentrales van Doel op het spoorwagennet.
8. Er moet aandacht komen voor verwaarloosde schuilhuisjes en onvoldoende fietsstallingen in de dorpskernen.
9. Met de herinrichting en beveiliging van de doortochten Beveren-Melsele (N70), Melsele-Kallo (N450) en Haasdonk (N485) moet worden begonnen. De ombouw van de A11 tot autostrade i.p.v. de Grote Ring is goed, mits er 2 oversteekplaatsen voor fietsers naar het LO-gebied komen.
10. Op het gebied van openbaar vervoer is rechtstreeks Noord-Zuid verkeer tussen de deelgemeenten gewenst en door de Liefkenshoektunnel.

## 6. AGALEV-Limburg

### Samenvatting :

1. Het VVPV is te vaag. Er wordt niet duidelijk gekozen voor terugdringen van het privévervoer. De groei van het privévervoer wordt overigens te voorzichtig ingeschat. De hoofddoelstelling moet zijn om de mobiliteitsbehoefte terug te dringen door de werkelijke kost van het privé-vervoer aan de gebruiker in rekening te brengen, door de verschillende functies ruimtelijk beter op elkaar af te stemmen en te voorzien in mobiliteit voor iedereen door een goed o.v.
2. Concrete maatregelen zijn :
  - variabilisatie van autokosten ;
  - door betere afstemming verkeersstructuur op r.o. en natuur ((terugdringen lintbebouwing (opheffen 70 m. maatregel), industrieterreinen bij spoor- en waterwegen en bereikbaar per o.v., recreatieve voorzieningen per o.v. bereikbaar) ;
  - promotie van andere vervoerwijzen.
3. Er moet voorrang gegeven worden aan de zwakke weggebruiker. Derhalve zijn snelheidsbeperkingen voor autoverkeer, veilige inrichting van doortochten, uniforme inrichting van kruispunten (ronde punten of linksaf beveiliging) nodig en moet erkend worden dat fietsers en voetgangers getuigen van een groot maatschappelijk verantwoordingsbesef. Beter georganiseerd busvervoer voor schoolgaande jeugd is gewenst.
4. Er moeten financiële mogelijkheden voor gemeentelijke initiatieven komen.
5. T.b.v. het o.v. moeten de volgende maatregelen getroffen worden :
  - openstellen van de spoorlijnen : Hasselt-Neerpelt-Eindhoven en Hasselt-Neerpelt-Weert (geëlektrificeerd), Antwerpen-Hasselt-Maastricht en Leopoldsburg-Diest ;
  - geen Noord-Zuidverbinding komen en geen verbreding van Eindhoven-Hasselt.
6. Een havenbeleid ontbreekt.

## 7. AGALEV-Rumst, Rumst

**Samenvatting :**

1. De uitgangspunten zijn niet slecht. De toepassingen in de praktijk blijven weer steken in het aanpassen van de wegeninfrastructuur. Vanuit de basisprincipes is dit fout, men moet eerst het o.v. kwantitatief verbeteren, pas daarna moeten de 'gaten' met privé-vervoer gevuld worden.

2. Met het oog op barrièrewerking is AGALEV-Rumst tegen de aanleg van een omleidingsweg rond Terhagen. Het doortrekken van de expresweg Kontich-Reet wordt afgeraden.

3. De nieuwe vormen van o.v. die in landelijke regio's georganiseerd moeten worden moeten niet slechts een minimale bereikbaarheid bieden voor degenen die niet over een auto beschikken, maar moet adequaat zijn om autogebruik te ontraden. Het o.v. moet worden uitgebreid met 2 sneltrams langs de 2 noord-zuid trajecten tussen Brussel en Antwerpen met west-oost verbindingen ter ontsluiting van de tussenliggende dorpen.

4. T.a.v. fietsvoorzieningen ontbreekt in het VVPV het ontbrekende stuk fietspad tussen Walem en Kontich langs de N1. De herinrichting van de N1 moet aangegrepen worden om het fietspad en een eigen bedding voor een sneltram Antwerpen-Mechelen te realiseren. Fietspaden moeten niet alleen aangelegd worden daar waar nu veel gefietst wordt maar om fietsen aantrekkelijk te maken moeten ook elders fietspaden worden aangelegd. Gevraagd wordt om verbetering van de fietsverbindingen N1-Rumst-Terhagen-Boom, N1-Reet-Boom en langs de 's Herenbaan.

## 8. BIRO v.z.w., Gent

**Samenvatting :**

1. Het initiatief om een VVVP op te maken en een consulatieronde te houden wordt positief gewaardeerd. Voorafgaande inspraak en inspraakprocedures worden gevraagd.

2. Een ander mobiel gedrag is het uitgangspunt van het VVPV. Dit kan door het meerjarenplan niet worden gerealiseerd.

3. Een duidelijke samenwerking tussen de verschillende ministers wordt niet beschreven. Dit roept vragen op bij de haalbaarheid van verschillende voorstellen.

4. De concrete doelstelling is niet vergaand genoeg, of vertoont tegenstellingen tussen de bijdoelstellingen. De doelstelling beantwoordt niet aan de voorgaande opties van verminderd mobiel gedrag, behouden en versterken van de nog aanwezige natuurwaarden, enz.

5. Een structuurplan Vlaanderen is nodig en een goed uitgebouwd ruimtelijk en milieubeleid. De haalbaarheid van deze wordt sterk betwijfeld.

6. De ruimtelijke structuur waar het VVPV vanuit gaat, beantwoordt niet aan de huidige werkelijkheid en richt zich teveel op de stadsgewesten.

7. De doelstellingen inzake verkeersveiligheid en milieu-hygiëne zijn te laag. De laatste kunnen zelfs met moeite gehaald worden.

8. Het VVPV richt zich teveel op het wo-weg verkeer.

9. De stijging van de mobiliteit wordt onderschat. Het plan wordt dan ook te licht bevonden of moet versneld worden uitgevoerd.

10. Te veel het accent op stadsgewestelijk vervoer. Van de landelijke gebieden blijft de bereikbaarheidsproblematiek onbeantwoord.

11. Ruimtelijke en stedenbouwkundige maatregelen zijn nodig.

12. Veel vragen over de realisatie van bestaande wegeninfrastructuurplannen die niet in het plan zijn aangehaald.

13. Het huidige o.v. voldoet niet aan groeiende vraag of de doelstellingen van het VVPV. Suggesties over frequenties, beschikbaarheid o.v., de prijs, het comfort en de uitbouw van het regionaal o.v.

14. Het VVPV neemt te weinig initiatieven voor de fietser. Een grootschalig initiatief van alle besturen wordt gevraagd. De statistische methode is onderhevig aan kritische bedenkingen.

15. Het verkeersleefbaarheidsplan wordt positief geacht. Een aantal maatregelen zoals zone 30 moeten automatisch worden ingevoerd.

16. De statistische methode om gevaarlijke gemeenten, zwarte punten en gevaarlijke punten aan te duiden, wordt onvoldoende adequaat geacht.

17. De onaanvaardbare prijsstijging voor het stedelijk o.v. is in tegenstelling tot de optie „nabijheid is optimale mobiliteit”.

18. Fiscale maatregelen ter ontmoediging van het autogebruik en bevordering van het o.v. zijn noodzakelijk.

19. Alle besturen moeten een stringent en beperkend parkeerbeleid uitvoeren.

20. P+R is ter ontlasting van steden en vermijding van files, niet om een ander mobiel gedrag te veroorzaken. Op welke plaatsen komen deze P+R ?

21. De financiële middelen zijn te beperkt. Meer geld voor het o.v. en de uitbouw van de fietsinfrastructuur.

22. Een deskundige ondersteuning van gemeentebesturen is nodig en betere subsidiëeringsformules voor gemeentelijke openbare werken.

23. Het goederenvervoer per binnenschip en per spoor zijn alternatieven voor het vrachtverkeer en moeten worden gestimuleerd.

24. De luchthavens van Oostende, Zaventem en Grimbergen veroorzaken veel last. Over Zaventem wordt niet gepraat en concrete maatregelen ontbreken.

9. Bestuur der Waterwegen, Dienst van het stroomgebied der Schelde, le directie Gent

#### **Samenvatting :**

1. De dienst vraagt zich af of het plan de binnenvaart voldoende opneemt als alternatief voor het goederenvervoer over de weg.

2. De dienst stelt een aanpak voor die de rol van de binnenvaart moet versterken. De aanpak bestaat uit de volgende voorstellen.

- Structureren van een dienst promotie-exploitatie van de scheepvaartwegen.
- Moderniseren van het scheepvaartreglement o.a. omtrent de minimum bemanning.
- Bedieningsuren sluizen en bruggen uitbreiden, bijv. 6.00-22.00 en op zondag.
- Systeem van beurtrollen versoepelen.
- Scheepvaartrechten afschaffen.
- Onderzoek naar eisen en wensen van verladers.
- Verbinding Zeebrugge-hinterland verbeteren.
- Infrastructuur voor waterwegen door overheid laten betalen met naderhand recuperatie bij gebruikers.
- Verdiepen van vaarwegen t.b.v. verhoging van beladingsgraad.

10. Bestuur der Waterwegen en van het Zeewezen, Antwerpse Zeediensten

#### **Samenvatting :**

1. In het plan ontbreekt de grootste generator van het verkeer in Vlaanderen en omliggende gebied ?, nl. de haven van Antwerpen. In de nota van de GOM Antwerpen

staan concrete plannen om de verkeersafwikkeling van/naar de haven te verbeteren of minimaal in stand te houden en wel over de weg, het spoor en de binnenvaart. Aansluitend hierop moet de Minister erop gewezen worden, dat enkele infrastructuurwerken levensnoodzakelijk zijn, nl.

— vervanging van een aantal beweegbare bruggen in de haven in het primaire weg- of spoorwegennet ten laste van het departement, overeenkomstig de kabinetsbeslissing van 31-10-1986. Om de meest dringende werken binnen een periode van 3 jaar uit te voeren is ca. 1 miljard frank nodig.

— de verbinding tussen het Albertkanaal en de Zeeschelde (Royerssluis) moet voor de duwvaart worden aangepast. De sluis is totaal versleten en de afmetingen laten niet toe om duwvaartconvoien te versassen. Deze schakel dient derhalve op korte termijn verwezenlijkt te worden, waarvoor ca. 5 miljard uitgetrokken dient te worden.

#### 11. Bestuur der Waterwegen en van het Zeewezen, Dienst der Kust

##### Samenvatting :

1. Een minimale en maximale onderstelling inzake de evolutie van de verkeers- en vervoersprestaties op basis van de economische groei en de kost van het vervoer is gewenst.

2. In het algemeen zijn de uitgangspunten aanvaardbaar, maar is het realiseerbaar, daar er voldaan moet worden aan het geheel der doelstellingen op ecologisch, milieu-hygiënisch en vooral economisch vlak ?

3. Een voorzichtige politiek dient een verkeersinfrastructuur en -organisatie te bedenken, rekening houdend met het feit dat niet-infrastructurele maatregelen die vooropgesteld worden minder effect hebben dan verwacht. Dit alternatief plan kan, indien nodig, als bijsturing op het huidige plan geheel of gedeeltelijk worden aangenomen.

4. De inbreng van binnenvaart en bevaarbare waterwegen is gering. Een aantal mogelijkheden om deze vervoersmodus aantrekkelijker te maken, zoals een betere uitrusting, het bevorderen van gecombineerd vervoer enz., is achterwege gelaten. De grote troeven van de scheepvaart, nl. de zeer lage kostprijs per tanker, milieuvriendelijkheid en het ontlasten van het wegverkeer worden niet aangegrepen. Iedere toekomstvisie ontbreekt, zoals de ontwikkeling van het containervervoer te water, alsook de ontwikkeling van de zeehavens (vooral de zeehaven van Zeebrugge). Het kanalenet is niet aangepast aan de behoefte van de scheepvaart om grotere vrachtschepen te kunnen in zetten. De realisatie van het Noorderkanaal is geen theoretische mogelijkheid maar een noodzakelijkheid. Het moet uitgebouwd worden voor de grote duwvaart en deel uitmaken van het binnen- en buitenlands hoofdvaarwegennet.

5. Het hoofdwegennet is nog niet compleet, daar de haven van Zeebrugge (tweede belangrijkste Vlaamse haven) nog niet rechtstreeks op het hoofdwegennet is aangesloten. Een aansluiting op de A10 is daarvoor nodig. Hierdoor worden tevens de problemen op de huidige toegangswegen ondervangen.

#### 12. Bestuur der Waterwegen en van het Zeewezen, Dienst Ontwikkeling Linker Scheldeoever

##### Samenvatting :

1. Het havenbeleid en de verbindingen naar het binnenland toe moeten een der uitgangspunten zijn voor het verkeers- en vervoersbeleid. De invloed van de verschillende havenactiviteiten zijn zeer belangrijk voor Vlaanderen.

#### 13. Bestuur der Wegen, Directie der Wegen te Kortrijk

##### Samenvatting :

1. De inspreker onderschrijft de stellingname dat de verwachte stijging van de mobiliteit met 40 % vanuit maatschappelijk en financieel oogpunt niet volledig omgezet kan worden in infrastructuur. Hij voegt daar aan toe dat wel steeds de bereikbaarheid aan de verplaatsingsbehoeften moet voldoen. Hij vraagt zich derhalve af of de thans voorgestelde maatregelen doeltreffend aan de totaliteit van 40 % stijging zullen voldoen.



2. Bij barrièrewerking wordt gesproken van het terugdraaien van de capaciteit van N-wegen die parallel zijn aan autosnelwegen. Met het oog op de soms noodzakelijke omleiding van verkeer op autosnelwegen moeten echter juist de N-wegen waarvan de capaciteit in de jaren 60 en 70 niet werd uitgebreid verder uitgebouwd worden. De driekleurige signalisaties op de omleidingsroutes zouden voor incidentele omleidingen het best een programma hebben.

#### 14. Bestuur der Wegen en van het Vervoer

##### Samenvatting :

1. Het VVPV biedt het voordeel dat een hele reeks, bestaande, maar verspreide gegevens gebundeld worden. De verschillende delen van het VVPV komen echter nogal verward over.

2. De veronderstelling dat in het verleden een volgend verkeersbeleid is gevoerd, is niet in overeenstemming met de werkelijkheid. Het beleid heeft er juist toe bijgedragen dat de economie een opbloei kende. Het bestuur der Wegen en van het Vervoer is van mening dat het beleid de evolutie van het verkeerspatroon dient te volgen en dient aangepast te zijn aan de huidige toestand en noden. Om een beleid mogelijk te maken dringt 'het Bestuur..' er op aan om een integraal, multimodaal Verkeers- en Vervoersmodel voor Vlaanderen te maken. Het op de verkeersveiligheid gerichte beleid heeft de verkeersveiligheid bevordert hetgeen wordt aangetoond door het feit dat het aantal ongevallen op autosnelwegen veel minder is dan op gewestwegen.

3. De relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit wordt niet benadrukt en ondersteund door beleidsmaatregelen in het VVPV. Er dient met prioriteit een Ruimtelijk Structuurplan opgesteld te worden voor Vlaanderen.

4. Het VVPV legt geen verbanden met de omliggende gewesten en landen. Het is derhalve aangewezen om de hoofdtransporten van het weg-, spoorweg- en binnenvaartnet aan te geven.

5. T.a.v. de bevordering van auto-alternatieve vervoerswijzen wordt de vraag gesteld naar de haalbaarheid hiervan in gebieden met een grote spreiding van wonen en werken. Het streefdoel van +20 % voor het o.v. is slechts een fractie van de mobiliteitsgroei in de komende 10 jaar. Een verhoging van het spoorvervoer met 50 % resp. 75 % leidt tot een vermindering van het individueel vervoer met 5 % resp. 10 %. Dit vereist een zeer hoge investeringsgraad voor het o.v.. T.a.v. het streekvervoer zijn afzonderlijke bovengrondse of ondergrondse beddingen aangewezen. De impact van de TGV wordt in het VVPV niet uitgediept. T.a.v. het goederenvervoer moet worden nagegaan op welke wijze overgegaan kan worden op spoor- en watervervoer. De recente afstoting van het goederen(stuk)vervoer door de NMBS is juist in tegenstrijd met het beoogde doel.

6. T.a.v. zwarte punten en wegvakken komt een recent opgemaakte kaart van de rijkswacht niet overeen met het WPV. De bewering dat de registratie van de verkeersongevallen niet optimaal gebeurt, is niet geheel juist. Alleen de localisatie van de ongevallen laat te wensen over.

7. Het zou wenselijk zijn om toe te lichten op welke criteria de keuze werd gedaan van gemeenten waarin een fietsroutenet zal gerealiseerd worden.

8. In het meerjarenplan wordt geen uitspraak gedaan naar de nog te realiseren vervollediging of uitbreiding van het hoofdwegennet. De evaluatie van het wegennet m.b.t. restcapaciteiten is onduidelijk t.a.v. de criteria waarop de restcapaciteiten zijn bepaald. Het is de vraag waarop de normbelasting betrekking heeft.

9. Een wissel van gegevens tussen het VVPV en het rapport van de filewerkgroep is aangewezen.

10. De hoofdlijnen worden onderschreven. Het is echter duidelijk dat met de beschikbare financiële middelen deze hoofdlijnen niet samen realiseerbaar zijn. Prioriteiten tussen de hoofdlijnen ontbreken.

## 15. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie Wegenbouwkunde

**Samenvatting :**

1. Op blz. 19 van deel 2 is sprake van 2 % en 7 % van de wegen waarvan de toestand respectievelijk slecht of matig is. Deze toestand is niet gedateerd en beperkt tot belangrijke wegen. Het vermoeden bestaat dat voor het gehele wegennet de percentages hoger zijn.

2. T.a.v. barrièrewerking op parallelle routes is het terugdraaien van de capaciteit op N-wegen slechts verantwoord als de A-wegen niet volbelast zijn.

## 16. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie Verkeerstechnieken

**Samenvatting :**

1. Het VVPV bundelt een hele reeks bestaande, maar verspreide gegevens. De algemene basisprincipes vereisen echter nog een verdere uitdieping en praktische uitwerking.

2. Om een groei van het wegverkeer af te remmen tot 130 % van het huidige verkeer, moeten zowel het goederenvervoer per spoor of te water als het gemeenschappelijk vervoer verdubbelen. Dit zal een hele opgave zijn.

3. Op lange termijn lijkt het de inspreker onontbeerlijk om bij de planning van wegen wel degelijk rekening te houden met een verkeersaan groei van 30 à 40 %.

4. M.b.t. de verkeersveiligheid zou bij het beoordelen van ongevallen best een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen ongevallen die gebeuren onder invloed op week-eind nachten en resterende ongevallen. Verder werd bij ongevallen op kruispunten geen verband gelegd met de totale verkeersintensiteit op de kruispunten. Bij de wegvakken gebeurde dit wel. Maar de scheiding van de wegvakken op de km punten is arbitrair en kan een verkeerd beeld geven, temeer dat de kruispunten hier blijkbaar ook in begrepen zijn. Tenslotte is het niet duidelijk op welk criterium de 44 structureel meest onveilige gemeenten werden bepaald.

## 17. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie der provincie Antwerpen 1

**Samenvatting :**

1. Het VVPV geeft langverwachte visie op de aanpak van het mobiliteitsprobleem en lokt hierover discussies uit. Het plan is echter zeer matig leesbaar en bevat slogans die niet of slechts zwak zijn onderbouwd.

2. De brochure is te veel een opsomming en te weinig een coherent mobiliteitsplan. In de probleemanalyse ontbreekt een voldoende behandeling van de ruimtelijke ordening, de economie, de bereikbaarheid. . De doelstellingen hebben praktisch alleen betrekking op de verplaatsingen van personen. T.a.v. het financiële aspect wordt de vraag gesteld of de uitvoering van het plan in al zijn aspecten opgelost kan worden voor het genoemde bedrag.

3. Deel 3 is een nuttig werkinstrument. De accenten en prioriteiten zijn zonder meer duidelijk. De uitwerking van de projecten is onduidelijk. Tenminste de intentie tot het aanpassen van de middelen en procedures van de uitvoeringsdiensten zou concreet opgenomen moeten worden. Het onderhoud van het wegennet maakt nagenoeg de helft van de budgetten uit en derhalve dient hier een aantal prioriteiten gesteld te worden.

## 18. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie der Provincie Limburg

**Samenvatting :**

1. Het is positief dat er een expliciete beleidsvisie t.o.v. de verkeers- en vervoerssector is ontwikkeld en ontworpen aan een bestuurlijk overleg en breed maatschappelijk debat.

2. Bij de stappen naar auto-alternatieven, zowel in infrastructuur als in gebruik, in gebieden met zeer grote spreiding van wonen en werken kunnen t.a.v. de haalbaarheid vragen worden gesteld.

3. De relatie met ruimtelijke ordening wordt niet benadrukt en ondersteund door beleidsmaatregelen. Op gewestelijk niveau moet er een Ruimtelijk Structuurplan voor Vlaanderen komen, waarin het VVPV moet passen. Evenzo moet er op gemeentelijk niveau een Structuurplan en een Verkeersplan komen. Is er ook geen intermediaire schakel (Provincie) noodzakelijk ?

4. Aan het WPV moet het volgende kaartmateriaal worden toegevoegd, nl. in internationaal verband hoofdtransportassen over het water, het wegennet, spoorwegnet personenvervoer en spoorwegnet goederenvervoer.

5. Bij de definitie van het hoofdwegennet is te veel uitgegaan van administratieve gegevens. Het is beter om het hiërarchisch niveau der steden als basis te nemen (zie „een vijfjarenplan voor het Belgisch wegennet”). Ten oosten van Leuven-Turnhout is het voorgestelde wegennet zeer beperkt.

6. De fietsvoorzieningen zijn bepaald aan de hand van de vijfjaarlijkse verkeerstellingen, welke ingepland worden in functie van het autoverkeer. Deze kunnen ongunstig uitvallen voor waarnemingen van fietsers.

7. De invloed van de ontwikkelingen in Oost-Europa en het vrije transport in Europa op de bestaande hoofdtransportassen in Vlaanderen moet onderzocht worden.

8. Voor het goederenvervoer moeten alternatieven worden gezocht via het spoor (Ijzeren Rijn) of via de binnenvaart (Stop van Lozen).

9. Er moet aandacht zijn voor de bereikbaarheid van bepaalde economische centra (Vlaamse zeehavens) en de oost-west circulatie op de ringwegen rond Antwerpen en Brussel.

10. In het VVPV wordt terecht het belang aangegeven van het nog uit te voeren studiewerk. Welke beleidstructuren werden voorzien op het gewestelijk niveau ?

19. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie der Wegen Antwerpen 2, Antwerpen

#### **Samenvatting :**

1. De subsidieregeling moet uitgebreid worden naar gemeentelijke projecten die initiatieven op de Gewestwegen omkaderen en ondersteunen.

2. De leidende rol van de officiële diensten en instellingen moet worden uitgebreid om beter vat te krijgen op de globale problematiek.

3. Het is globaal gezien gewenst om andere vervoersmodellen dan de weg aan te spreken of te optimaliseren. Een stagnatie van de investeringen op wegenbouwgebied en een onzeker succes of een lange overgangperiode tot voldoende succes van ombuigingsmaatregelen naar openbaar vervoer, spoor- en waterwegen, zal echter kunnen zorgen voor een zeer moeilijke periode voor de groei van de commerciële activiteiten.

4. Het adequaat inspelen op de problematiek van de verkeerscongestie, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid kan slechts via een gecoördineerde en multi-disciplinaire aanpak. De verdere uitwerking van het plan dient vooral op provinciaal niveau te worden gecoördineerd. Daarnaast dient het verlichten van de verkeersdruk m.b.v. car-pooling, P+R, busstroken ed., gecoördineerd te gebeuren.

5. Voor niet MER-plichtige ontwerpen is het ook nodig de invloed op het milieu te evalueren en de negatieve effecten te reduceren. Een meer algemene benadering via de „projectnota” waarin een bredere waaier van invloedsgebieden wordt behandeld is gewenst. Er moeten maatregelen komen die beletten dat het optimaal renderen of uitvoeren van een ontwerp van een bestuur onmogelijk wordt gemaakt door één of ander toevallig probleem van een andere betrokken partij.

6. Bepaalde voorstellen over de carpooling moeten kritisch onderzocht worden.

7. Uit het rapport „filebestrijding” blijkt dat in het plan een aantal gegevens ontbreken of niet gelijk lopen met het rapport. Het plan kan aangevuld worden met : gegevens over files, beschrijving van de congestienorm, reeds besliste, uitgevoerde of in uitvoering zijnde of in studie zijnde maatregelen en frequenties van files.

8. Naast de voorgestelde maatregelen ter bestrijding van de geluidhinder zijn er andere mogelijkheden, zoals beperkte onteigeningen om milieutechnische redenen, ver-

betering van de woning, maatregelen op te leggen bij het behandelen van **verkavelingsaanvragen en bouwvergunningen**, enz.

9. Het pilootproject **snelbus** Turnhout-Antwerpen is bij het bestuur onbekend en dient beschouwd te worden als een te onderzoeken suggestie. In Antwerpen zijn 3 studieprojecten. Het is echter beter om de problematiek in zijn geheel te onderzoeken, voordat de punctuele zaken afzonderlijk worden bekeken.

20. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie der Wegen Gent 1

**Samenvatting :**

1. De inhoud is zeer onsamenhangend en bevat talrijke herhalingen.
2. De algemene doelstelling zal leiden tot verkeerde conclusies. De optimalisatie van de mobiliteit bestaat er in dat de ruimtelijke spreiding geminimaliseerd zal worden.
3. Het VVPV biedt geen voorstellen voor de opvang van de stijgende mobiliteit. De voorgestelde remedie, namelijk het toerekenen van de effectieve kostprijs, lijkt de inspreker niet de gepaste oplossing. De oplossing ligt in het elimineren van het overbodige verkeer door structurele ingrepen. Nieuwe voorstellen voor vestiging of uitbreiding van industriebedrijven dient gepaard te gaan van een grondige analyse van de bijbehorende mobiliteitsbehoefte. Aanpassing van de gewestplannen is vereist.
4. Er wordt niet vermeld of de auto-alternatieven alleen de groei moeten opnemen of dat ook een gedeeltelijke opvang van het huidige verkeer wordt beoogt. Om de gehele verwachte groei door het o.v. te laten opvangen moet het o.v. het drievoudige van zijn huidige aandeel gaan vervoeren. De vraag wordt gesteld of dit materieel en infrastructureel wel mogelijk is. Voor de opvang van het stijgend goederenverkeer wordt geen cijfer vooropgesteld. Alternatieven voor het school-woonverkeer komen te weinig aan bod.
5. T.a.v. de verkeersveiligheid worden geen concrete voorstellen gegeven. Evenmin wordt voorgesteld hoe een ongevalanalyse moet worden uitgevoerd.
6. Er ontbreekt een uitspraak naar de vervollediging en uitbreiding van het **hoofdwegenet**. In een figuur wordt de verbinding Leuven-Mechelen-Dendermonde-Aalst opgegeven maar een duidelijke uitspraak ontbreekt in de tekst. De Gentse Kennedylaan wordt voorgesteld als weg met grote restcapaciteit, terwijl deze ook opgegeven wordt om omgebouwd te worden tot autoweg.

21. Bestuur der Wegen en van het Vervoer, Directie der Wegen Gent 2

**Samenvatting :**

1. De directie der wegen Gent vraagt zich af welke de criteria zijn waarmee het begrip onveilige gemeente is bepaald. Hij wijst erop dat bij de herinrichting van doortochten de bussen enorme problemen hebben. De NMVB en de MIVG moeten betrokken worden bij deze problematiek.
2. Het vrachtwagenvervoer langs de weg had afzonderlijk behandeld moeten worden.
3. T.a.v. de algemene doelstelling wordt gevraagd of de „**individuele keuzevrijheid**” betrekking heeft op de keuze van de mobiliteit of op de keuze van het mobiliteitsmiddel. De inspreker is van mening dat, rekening houdend met de bestaande toestand, de overheid in wel bepaalde relaties, het meest geschikte vervoermiddel dient vast te leggen en gebruik hiervan sterk moet stimuleren. Waar het gemeenschappelijk vervoer geschikt is, dient het als uitsluitend middel te worden toegelaten.
4. T.a.v. de in het VVPV gemaakte opmerking dat er bij voortgaande verkeersgroei filevorming zal ontstaan rond Gent wordt de bedenking gemaakt dat de R4 nog te weinig wordt benut.
5. T.a.v. de vermelde ouderdom van de wegverhardingen neemt de directie aan dat die ouderdom hoger ligt. Er dient meer aandacht geschonken te worden aan het aspect onderhoud. Verwacht mag worden dat de uitgaven hiervoor de eerstvolgende jaren gevoelig zullen stijgen.

6. T.a.v. de verkeersveiligheid wordt Horebeke onder de onveiligste gemeenten gerekend. Volgens de inspreker is Horebeke een zeer gezellige gemeente en is daar niets gevaarlijks aan.

7. T.a.v. de ontwikkeling van de mobiliteit is in de periode 1985-1990 de verkeersintensiteit op de E17 reeds met  $\pm 50$  % toegenomen. De in het VVPV geschatte groei is reeds bereikt. Deze groei is geschat mede met het oog op de Nederlandse situatie. Vanwege het transitvervoer is Vlaanderen niet vergelijkbaar met Nederland.

8. T.a.v. het goederenvervoer wordt het als leemte ervaren dat geen nadere toelichting gegeven wordt omtrent de kostprijs per transportwijze.

9. T.a.v. het studieproject over de aansluiting tussen de N49 en de E17 dient allereerst de N41 gerealiseerd te worden tussen de N70 en de spoorlijn Gent-Antwerpen.

10. Het is gewenst om vaker verkeerstellingen te houden minimaal om de 2 of 3 jaar.

22. Bestuur voor Ruimtelijke Ordening, Buitendienst Antwerpen

#### **Samenvatting :**

1. Er dient een betere opvolging van de reglementering inzake het aanplakken en reclame maken te komen. Indien, inzake bevoegdheid, een toewijzing gebeurt zou het ook wenselijk zijn de reglementering eventueel op een decretale wijze aan te passen, o.m. :

- door het ondubbelzinnig aanwijzen van de verbaliserende overheden ;
- door de vonnissen op een meer directe manier te laten uitvoeren ;
- door ook „modernere” reclamemiddelen te verbieden zoals in weilanden geplaatste aanhangwagens.

23. Bestuur voor Ruimtelijke Ordening, Planologische Dienst

#### **Samenvatting :**

1. Het WPV is een duidelijk en overzichtelijk document dat een goede basis vormt voor een verder geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Naar de oplossingen toe houdt men het bij het vage. Vanuit deel 1 gaat men rechtstreeks over naar het IMP, zonder dat een rechtstreeks verband tussen beide wordt aangegeven.

2. De inspreker gaat akkoord met de doelstellingen, maar vraagt zich af of die, op korte termijn, gelet op de bestaande situatie, niet te ambitieus zijn. De realisatie van de ruimtelijke doelstellingen wordt in hoge mate bemoeilijkt door de bestaande ruimtelijke situaties. Meer gespecificeerde doelstellingen zijn gewenst.

3. Er is geen duidelijke hiërarchie in de doelstellingen aangegeven. Het lijkt logisch dat men de ruimtelijke spreiding van functies als een van de belangrijkste oorzaken van moeilijk te beheersen mobiliteit als eerste aanpakt en als prioritaire doelstelling aangeeft.

4. De stelling dat uitgegaan moet worden van de individuele keuzevrijheid lijkt wel te absoluut gesteld. In de toekomst zullen scherpere randvoorwaarden aan de individuele keuzevrijheid gesteld moeten worden.

5. Het vervoer per pijpleiding moet veel meer aandacht krijgen.

24. Bond van Grote en van Jonge Gezinnen v.z.w.

#### **Samenvatting :**

1. Het plan wordt in het algemeen positief gewaardeerd, vanwege een planmatige uitwerking van het mobiliteitsbeleid, een ruime consultatie rond de beleidsplannen en het stroken van de algemene uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid met de Bondsvisie.

2. De algemene doelstelling „behoud van de individuele keuzevrijheid” roept vragen op.

3. De Bond biedt haar inbreng aan in Vlaamse adviesraad voor Verkeer en Vervoer.
  4. De betaalbaarheid van het collectief vervoer krijgt geen aandacht.
  5. Duidelijke maatregelen voor beperken van de automobilititeit ontbreken.
  6. Aandacht voor de betaalbaarheid van het openbaar vervoer ontbreekt in het plan en er is weinig aandacht voor het openbaar vervoer in landelijke gebieden. T.a.v. het o.v. geldt dat er veel studies worden voorgesteld en maar weinig concrete projecten.
  7. Het is de vraag of capaciteitsverruiming oplossing biedt aan file-problemen, terwijl dit bovendien in strijd is met andere hoofddoelen, zoals geen verdere versnippering van groenzones.
  8. Het programma t.a.v. de kwetsbare categorieën is vaag en summier. Alleen de meest befietste wegen worden aangepakt. Er is slechts 1 project voor voetgangers.
  9. Er is weinig aandacht voor het woon-school verkeer.
25. Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, Leuven

#### **Samenvatting :**

1. Het VVPV is weinig overzichtelijk ingedeeld. Het staat bol van de algemene principes en vaagheid is troef. Het bevat veel losse elementen maar er is geen sprake van een proces.
2. Het havenbeleid is ten onrechte buiten beschouwing gelaten omdat het beleid t.a.v. de zeehavens een zeer grote invloed heeft op de achterliggende verkeersinfrastructuur.
3. De bond vindt het opmerkelijk dat er geen sprake is van integratie met het strategisch plan van de VVM.
4. De aanvankelijke gedachte om een eerste studie van DHV door Vlaamse instellingen te laten uitdiepen blijkt nergens terug te keren.
5. In de keuze tussen o.v. en autogebruik gaat het VVPV naar mening van de Bond niet ver genoeg. Er wordt geen poging gedaan om het o.v. een nieuw elan te geven. T.a.v. de verhoging van het o.v.-aandeel wordt nergens een einddoel gegeven. Waar de genoemde 20 % groei op bepaalde lijnen vandaan komt en wat het effect op het totale volume autoverkeer zal zijn blijft onduidelijk. Bij de beoordeling van de prestaties van het o.v. wordt het woon-werkverkeer overbeklemtoond, ook andere vervoerbehoef-ten moeten worden onderzocht. In het programma wordt het aspect capaciteit van het o.v. vergeten, terwijl het gebrek aan capaciteit in het stedelijk en stadsgewestelijk o.v. op de eerste plaats komt.
6. De landelijke gebieden worden aan hun lot overgelaten.
7. T.a.v. de betekenis van de individuele keuzevrijheid bestaat geen duidelijkheid. Betekent het dat ieder vrij moet zijn zich overal en altijd per auto te verplaatsen ?
8. Het VVPV verkondigt dat het stedelijk parkeren een sleutelrol krijgt. De bond vindt dit mooi gezegd maar vraagt zich af hoe men dat concreet aanpakt.
9. T.a.v. de verkeersveiligheid dient er gestreefd te worden naar het totaal uitschakelen van ongevallen. De verminderingsdoelstelling kan hooguit een eerste stap zijn, geen einddoel. T.a.v. het uitgesproken voornemen tot samenwerking met andere beleidsinstanties wordt geen enkel concreet voorstel gedaan om deze samenwerking ook waar te maken. Het valt de Bond op dat de verkeersveiligheidsgegevens onnauwkeurig zijn.
10. De Bond vraagt zich af hoe de opmerking dat er drastische maatregelen nodig zijn om de luchtvervuiling te verminderen gerijmd moet worden met de „individuele keuzevrijheid”. Er wordt verder geen enkele poging gedaan om de groei van het verkeersvolume tegen te gaan, in overeenstemming met de MINA-normen. Met het oog op het milieu is de vraag of de verwachte groei meer of minder dan 40 % bedraagt niet ter zake : een dergelijke groei kan Vlaanderen niet verdragen.
11. In het kader van de economische doelstellingen blijft het bij vage intenties t.a.v. het doorrekenen van de effectieve kostprijs van verkeer en vervoer.

12. De Bond vraagt zich af waarom het (nog steeds bestaande) net van voet- en veldwegen niet uitgewerkt wordt tot een rustig en veilig net voor voetgangers en fietsers.

13. T.a.v. het goederenvervoer zal het spoorvervoer niet kunnen concurreren zolang de milieukosten niet in de prijs worden verrekend.

14. T.a.v. telematica ontbreken de instrumenten toeritdosering en snelheidscontrole.

26. Bongaerts Peter, Bree

**Samenvatting :**

1. De heer Bongaerts is van mening dat het beter is om de in het VVPV genoemde gemeentelijke verkeersveiligheids- en verkeerscirculatieplannen te bundelen in een „gemeentelijk verkeersplan”. Hierin moeten de volgende aspecten zijn opgenomen : veiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, verkeerseducatie en -toezicht, parkeerbeleid en parkeerrouteplanning, verkeerscirculatie, fietsverkeer, voetgangers, openbaar vervoer en mobiliteitsbeïnvloeding.

2. Een goed samenhangende beleidsstructuur moet het VVPV naar inhoud en uitvoering schragen, teneinde het VVPV tijdig „hard” te maken. De beleidsstructuur moet driedelig zijn : 1- het Gewest, 2- een nieuw op te richten „Regionale Dienst Verkeersbeleid” en 3- de gemeenten.

27. Brusselse Hoofdstedelijke Executieve

**Samenvatting :**

1. De Brusselse Hoofdstedelijke Executieve meent dat de strategie van het Vlaamse en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest overeenkomen.

2. T.a.v. een aantal projecten moet overleg tussen de gewesten georganiseerd worden, met het oog op de continuïteit van de aanlegwerken.

— T.a.v. verkeersveiligheid gaat het om de heraanleg van de N8 en de aanpak van de onveilige gemeenten Drogenbos, Machelen en Vilvoorde (m.b.t. MIVB-lijnen).

— T.a.v. de barrièrewerking gaat het om de herinrichting van de parallelle routes N1, N6 en N9.

— T.a.v. het o.v. gaat het om de verbetering van de verkeersomstandigheden voor het o.v. op de N8 en de uitbating van de buslijnen van Grimbergen, Meise, Wemmel en Overijse met het oog op de planning van de eindhaltes die in verbinding staan met de metro (lijn 1A).

3. De Executieve wenst overleg t.a.v. de afstemming van het net van ‘De Lijn’ en van de MIVB. Bovendien wenst de Executieve te worden betrokken bij de studie naar harmonisatie van de tarieven en de kaartsystemen van het o.v. Verder wenst de Executieve te worden betrokken bij het project van het voorstadsvervoer tussen Brussel en Leuven.

4. M.b.t. de wegen herinnert de Executieve eraan dat de plannen van het Vlaamse Gewest t.a.v. verkeerssignalisatie en toeritdosering op de RO in verband moeten worden gebracht met de „Brusselse” studies IRIS, POLIS en de studie van de signalisatie. Het is een verrassing dat het Vlaamse Gewest de aanleg onderzoekt van het zuidelijk gedeelte van de Ring van Brussel. De Executieve plant deze verbinding niet en wenst te worden betrokken bij de studie in het kader van het plan IRIS.

5. De Executieve vraagt om het element betreffende inplanting van parkeerterreinen voor car-pooling die in verbinding staan met de spoorwegen op te nemen in het plan.

28. Claes Dirk, Tervuren

**Samenvatting :**

1. De heer Claes beschouwt de grotere rol van het o.v., de aandacht voor onderhoud en aanpassingen van bestaande infrastructuur en het aanpakken van zwarte punten als

positieve elementen in het plan. Negatieve kritiek levert hij op de gedachte dat alleen zwarte punten worden aangepakt, zodat er eerst doden moeten vallen voordat er een aanpassing plaatsvindt, op de presentatie en op het feit dat er weinig concreets is op het gebied van het O.V.

2. De inspreker vraagt om aanpassing van de N3 tussen Bertem en Tervuren aan de behoeften van fietsers en voetgangers.

3. Hij vraagt om studie naar een nieuwe tramverbinding tussen Leuven en Brussel, ringverbindingen tussen de randgemeenten van Brussel, aanpak van de enorme autobelasting op de binnenwegen rond Brussel en het terug vertrammen van enkele zware assen vanuit Brussel (naar Sterrebeek-Moorsele, naar Zaventem en Nossegem langs St.-Stevens-Woluwe en in de richting van Leuven). Verder vraagt hij om betere benadrukking van het O.V. door de overheid en de beheersing van de verspreiding van de woningen en bedrijven.

4. Er is te weinig aandacht voor het vrachtvervoer. Het zuidelijke gedeelte van de Brusselse ring mag niet gerealiseerd worden. De vliegtuigen moeten aan zeer strenge geluidsnormen onderworpen worden.

#### 29. CVP Groot-Zonnebeke

##### **Samenvatting :**

1. De CVP Groot-Zonnebeke vraagt om prioritaire aandacht voor de doortocht van de N8 door Geluveld.

#### 30. De Gryse Philippe, Tielt

##### **Samenvatting :**

1. Het plan is een bundeling van vrijblijvende algemene beschouwingen en principesverklaringen, over concrete verwezenlijking wordt weinig geschreven laat staan over (bindende) termijnen voor uitvoering.

2. De grote centra krijgen nagenoeg de hele koek. Tielt is een achtergebleven gebied en dit wordt nu alleen maar erger. Maatregelen van positieve discriminatie zijn nodig.

3. Het is erg dat voor heel West-Vlaanderen niets in het plan is opgenomen in hoofdstuk „fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom”. Te denken valt aan fietspaden langs de baan Tielt-Wingene en Tielt-Ruiselede. Daarnaast langs de banen Tielt-Wakken, Tielt-Aarsele , enz.

4. De elektrificatie van de spoorwegverbinding Gent De Panne wordt niet in plan vermeld.

5. Een zuidelijke „ring” (liever „verbinding”) bij Tielt is gezien de toegenomen verkeersdrukte noodzakelijk.

6. Tielt heeft geen rechtstreekse spoorverbinding met de omringende centra (alleen met Gent), hetgeen wel in het plan wordt aanbevolen.

7. Er is geen rechtstreekse verbinding van het openbaar vervoer tussen Tielt en Roeselare.

8. Hoe lang gaat het duren tussen wens en werkelijkheid en tussen onderzoek en uitvoering, voordat er alternatieven in landelijke gebieden komen voor onrendabel openbaar vervoer ?

9. De N37 Roeselare-Tielt komt in aanmerking voor herinrichting binnen de kernen. Door welke kernen gaat de N37, daar Ardoorie en Pittem ringwegen hebben.

#### 31. De Lijn

##### **Samenvatting :**

1. Algemeen.

‘De Lijn’ waardeert de integrale benadering van het VVPV. Hij is echter van mening dat de integrale benadering in diverse gevallen tot een iets te sterke veralgemening



heeft geleid. Het WPV is zeer beschrijvend en te weinig verklarend. Een benadering vanuit de klant ontbreekt. Vanuit bepaalde sectoren is onvoldoende aandacht besteed aan de praktische uitvoering. Verder behandelt het WPV enkel woon-werk en woon-school verplaatsingen terwijl ook aan andere soorten verplaatsingen aandacht zou moeten worden geschonken. Het was tenslotte misschien toch zinvol geweest om reizigers en goederenvervoer afzonderlijk te behandelen.

## 2. Bronnen.

Het cijfermateriaal waarop het VVPV steunt, is over het algemeen ontoereikend. Dit komt wellicht voornamelijk omdat in België veel gegevens onvolledig zijn of ontbreken. 'De Lijn' onderschrijft de dwingende noodzaak om fundamenteel onderzoek op het vlak van verkeer en vervoer te bevorderen, niet alleen m.b.t. geheel België maar ook m.b.t. het gewest. Het is niet aangewezen om prioriteiten te leggen op basis van onvolledige en/of verouderde gegevens, zonder bijkomend onderzoek.

## 3. Beleid t.a.v. de mobiliteitsgroei.

'De Lijn' is van mening dat het VVPV fatalistisch uitgaat van de verwachte groei. Bovendien zou het beter zijn om de mobiliteitsgroei te specificeren naar regio. De groei van het verkeer moet door passende maatregelen te nemen beheerst worden. Hierbij moet het aantal verplaatsingen beperkt worden en tevens het aantal afgelegde voertuigkilometers. Het eerste is o.a. een zaak van de ruimtelijk ordening, het tweede vraagt absolute prioriteit voor gemeenschappelijk vervoer. 'De Lijn' staat positief t.a.v. een selectieve variabilisering van de autokosten als mogelijkheid tot een betere beheersing van het autogebruik.

## 4. Accenten in het beleid.

Het is 'De Lijn' niet duidelijk wat onder 'individuele keuzevrijheid' verstaan moet worden. Evenmin is duidelijk wat een maatschappelijk aanvaardbaar niveau is t.a.v. de negatieve effecten van de bereikbaarheid. In elk geval wordt het o.v. als middel ter beperking van de negatieve effecten te weinig benadrukt. Ook worden de mogelijkheden van gemeenten te weinig benut. Gemeenten kunnen een belangrijke rol spelen bij het nemen van doorstromingsmaatregelen voor tram en bus. In het doortochtenprogramma kunnen vrije o.v.-banen prioriteit krijgen. Bovendien kunnen gemeenten een parkeerbeleid voeren (mits o.v.-alternatieven voorhanden zijn). Het is wenselijk dat t.a.v. deze zaken het WPV algemene lijnen zou aangeven en ook een systeem van financiële compensatie zou voorstellen. Volgens het WPV beperkt de fileproblematiek zich tot de ringwegen rond de grote steden. De realiteit is soms geheel anders. Op N-wegen en in kleine steden wordt de betrouwbaarheid van het o.v. door files bedreigd. 'De Lijn' onderschrijft het idee van de mobiliteitseffectrapportages. Dergelijke MoER's zouden voor al die ingrepen vereist moeten zijn die een significante invloed hebben op het verplaatsingsgedrag. De overheid zou de mogelijkheid moeten hebben om een MoER op te leggen. T.a.v. verkeersveiligheid acht 'De Lijn' de doelstelling van 10 % reductie in realiteit ambitieus maar vanuit humaan standpunt onvoldoende. Het vervoer per pijpleiding wordt onderschat. Het gebruik van telematica is nuttig maar mag niet leiden tot een toename van het individueel verkeer.

## 5. Openbaar vervoer in het VVPV.

Hoewel in en rond de grote steden de grootste markt is weggelegd mag het platteland in geen geval verwaarloosd worden. In dit verband wordt weinig aandacht besteed aan de sociale functie. Het streefdoel van 20 % groei in het o.v. is vrij bescheiden. Een verbetering van het openbaar vervoer zou gepaard moeten gaan met veel meer middelen. De projectenlijst voor stedelijk o.v. is niet restrictief. Ook bv. Leuven en P&R-voorzieningen anders dan in Antwerpen verdienen meer aandacht. Voor streken met relatief weinig treinverbindingen moet onderzoek gedaan worden naar de inzet van snelbussen. Het WPV legt te weinig nadruk op de complementariteit van de vervoerwijzen. Ook de mogelijkheden van collectief, niet openbaar vervoer krijgen te weinig aandacht. T.a.v. goederenvervoer pleit 'De Lijn' voor het in rekening brengen van alle kosten van resp. weg- en spoorvervoer en te streven naar een maatschappelijk meest gunstige oplossing.

## 32. De Wakkere Burger v.z.w.

### Samenvatting :

1. Gewenst wordt een beleid waarbij alle ministeries samenwerken. In het plan worden te weinig relaties gelegd met bv. r.o. , treinverkeer enz. Het plan is een eerste

stap in de goede richting, maar het moet gevolgd worden door meer omvattende beleidsplannen.

2. De economische standpunten wegen meestal zwaarder dan de leefbaarheid. Er moet aandacht komen voor zwakke weggebruikers en milieubehoud. Er moet een goed evenwicht worden gezocht tussen verschillende belangen.

3. Het plan baseert zich op beperkte gegevens. Ze zijn niet recent en weinig concreet.

4. Het plan is slecht bekend bij de plaatselijke bevolking.

5. In het plan is te weinig aandacht voor landelijke gebieden.

6. De binnenscheepvaart komt te weinig aan bod.

7. De autokilometers moeten worden verminderd. Hiervoor is een **mentaliteitsverandering** nodig. De werkelijke kosten van het autoverkeer moeten worden aangerekend.

8. De Noord-Zuid-verbinding moet worden verbeterd uit oogpunt van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

9. De mobiliteit van zwakke weggebruikers is een probleem. In Noord-Limburg zijn slechte treinverbindingen met grote steden in het midden van het land. Een aantal bestaande lijnen moeten opnieuw worden geëxploiteerd of verbeterd, bv. IJzeren Rijn, Neerpelt-Mol enzovoort.

10. Het o.v. heeft ook een sociale functie. Het o.v. moet voldoende comfort en kwaliteit bieden om met ander vervoerswijzen te kunnen concurreren. Is een gedeeltelijke privatisering geen mogelijkheid? Bus- en spoorwegvervoer zijn onvoldoende op elkaar afgestemd. Er zijn weinig parkeermogelijkheden in de buurt van stations. De bedrijven kunnen of voor gezamenlijk vervoer instaan of ze kunnen **carpooling** bevorderen. Waar nodig andere alternatieven toepassen: bv. buurt- of belbus, taxisysteem.

11. Het goederenvervoer per trein bevorderen. De reële kosten van vervoer over de weg moeten meer verrekend worden.

12. Limburg dringt aan op uitbouw van goede fietsvoorzieningen. Het langzaam verkeer moet worden bevorderd. Er moeten goede en veilige fietsroutes komen. In landelijke gebieden is vaak een gebrek aan fietsvoorzieningen. De fietsers en voetgangers moeten binnen de agglomeratie absoluut voorrang worden gegeven.

Voorts is een zeer groot aantal punten aan de orde gesteld, die van lokaal belang zijn; deze zullen in de regionale Stuurgroepen Verkeer en Vervoer worden behandeld.

33. Dienst voor de Scheepvaart, Hasselt

#### **Samenvatting :**

1. Het goederenvervoer komt te weinig aan bod.

2. Het feit dat de verwachte groei van het vrachtvervoer vrijwel uitsluitend voor rekening zal komen van het vervoer over de weg is verontrustend en noopt tot het zoeken naar middelen om een verschuiving van de goederenstroom naar binnenvaart en spoor in de hand te werken.

3. Alhoewel het kanaal Bocholt-Herentals tot het hoofdvaarwegennet behoort en de aansluitende kanalen in Nederland geschikt worden gemaakt voor 1350 tons schepen, wordt niets gedaan voor de modernisering van dit kanaal.

4. De rol van Antwerpen zou gebaat zijn bij de aanleg van een Maas-Rijn verbinding. Deze wordt niet genoemd in het VVPV.

5. Het IMP bevat vrijwel alleen projecten die al in uitvoering zijn. De verbetering van de verbinding tussen het Albertkanaal en de Antwerpse haven verdient echter op korte termijn prioriteit.

6. Het vooropgestelde bedrag in het fysisch programma 1991 is in tegenstelling tot wat in het VVPV vermeld staat 4 % lager dan in 1990. Dit is ontoereikend om zelfs de modernisering van het hoofdvaarwegennet op korte termijn af te werken.

## 34. Directie der Wegen van Vlaams Brabant

**Samenvatting :**

1. Om kwaliteit te garanderen moet het volgende worden gedaan :

— de bestaande grote infrastructuur de maximale capaciteit geven (verbreden autosnelwegen en ongelijk kvloerse kruisingen) ;

- doortochten door bebouwde kommen in te richten zoals men thans doet, maar parallel voorzieningen treffen en de capaciteit van alternatieve bestaande wegen te verhogen of omleidingen voor het doorgaand verkeer realiseren.

2. Het autoverkeer op de hoofdassen zal meer toenemen dan op de overige wegen. De hoofdassen dienen aldus een voorrangbehandeling te krijgen.

## 35. Directie der Wegen West-Vlaanderen

**Samenvatting :**

1. Het initiatief om een WPV op te stellen is toe te juichen.

2. De structuur van verschillende delen van het WPV komt naar inhoud en vorm verward over. De beleidsaanbevelingen en het IMP komen niet over als echt resulterend uit de visie en beleidsdoelen.

3. De overzichtelijkheid wordt geschaad, doordat eenzelfde tekst op verschillende plaatsen voorkomt.

4. De gehanteerde taal (o.a. slagzinnen) is ongewoon voor ons land en (te) duidelijk geïnspireerd op teksten uit Nederland.

5. Het verkeersbeleid is niet louter „volgend” geweest. Het autosnelwegen programma dat na de 2e wereldoorlog is ontworpen, kan voor die tijd zelfs visionair genoemd worden:

6. Pag. 9 deel 1 ; de oorzaken van het zoek zijn van het evenwicht zijn niet te onderschrijven. Alle beslissingen inzake uitbouw van verkeersinfrastructuur zijn genomen door politieke gezagvoerders met goedkeuring van democratisch verkozen vertegenwoordigers van het volk.

7. Pag. 10 deel 1 ; een meer genuanceerd standpunt i.v.m. de versnippering van de activiteiten langs hoofdassen is op zijn plaats. Bovendien zal het alternatief van de groepering van activiteiten rond hoofdcetra, het gevaar met zich meebrengen dat de verkeersproblemen en de filevorming nog zullen verergeren. De grootste centra hebben de meeste verkeersproblemen (Brussel, Antwerpen en m.n. de Randstad).

8. Pag. 47 deel 1 ; automatische informatieverstrekkingen zullen vragen doen rijzen i.v.m. het verzekeren van de privacy.

9. Naast de opgesomde projecten zijn er nog verschillende andere wegen die moeten worden aangelegd. Voor West-Vlaanderen wordt verwezen naar de studie „West-Vlaanderen 2000”

10. In WPV wordt niet gesproken over de invloed van de indienststelling van de Kanaaltunnel (1993) en de vaste oeververbinding over/onder de Westerschelde op het wegennet. Op bepaalde wegen zal de verkeersintensiteit op lange termijn met meer dan 40 % groeien. (o.a. N49 Antwerpen-Knokke en A18 Jabbeke-Veurne-franse grens).

11. Pag. 16 deel II ; de stelling inzake de capaciteit van het gewestwegennet wordt niet bewezen. Het probleem van het sluikverkeer moet in dit verband ook worden onderzocht.

12. Pag. 24 deel II ; Alles is gebaseerd op fietstellingen van 1985. Op de meeste wegen werden in 1985 geen tellingen gehouden in de nabijheid van steden. De conclusies op pag. 56 deel III zijn dus onvolledig.

13. Pag. 26 deel II ; in de omgeving van de belangrijke centra blijft op de N-wegen een belangrijke interlokale verkeersstroom.

14. De zwarte punten zijn enkel gebaseerd op gegevens van de Rijkswacht. Indien de verkeersgegevens van de politie erbij worden gehaald verandert het beeld grondig.

De prioriteitsvolgorde in alle lijsten voor aanpak onveilige wegvakken en kruispunten in het WPV moet gerelativeerd worden. De N31 Brugge-Zeebrugge is een van de meest onveilige wegen van West-Vlaanderen, maar wordt niet genoemd. Het kruispunt N34 met de N329 te Bredene moet gesitueerd worden in de aanpak van de verkeersveiligheid op de volledige N354. Evenzo moet het kruispunt N36 met de Bogaerdelaan te Izegem met de kruispunten op de N36 nader worden bekeken. Oostende wordt niet genoemd bij de onveilige gemeenten, omdat de ongevallen daar hoofdzakelijk door de politie wordt vastgesteld. De overige kustgemeenten vallen onder de meest onveilige gemeenten, daar in het toeristisch seizoen 10 maal zoveel „bewoners” zijn dan inwoners. Een nuancering van dit cijfer is dan ook op zijn plaats.

### 36. FEBIAC

#### Samenvatting :

1. FEBIAC is positief over de studie voor wat betreft het goede overzicht en het brede scala van aangereikte maatregelen.
2. FEBIAC is negatief over het gebrek aan een lange termijn visie en het ontbreken van een Europese dimensie. Verder is er nergens sprake van overlegstructuren met andere overheden. Echt concrete voorstellen hoe bepaalde situaties aangepakt moeten worden ontbreken.
3. FEBIAC acht de stelling onjuist dat de kansen voor het o.v. verminderd zijn als gevolg van het sterk op de weginfrastructuur gerichte investeringsbeleid. Het aantal doden per 100.000 inwoners is een verkeerde maatstaf voor de verkeersonveiligheid. Als criterium moet het aantal afgelegde kilometers worden gebruikt.
4. FEBIAC is van mening dat er relatief veel aandacht besteed wordt aan de fiets. Er is relatief weinig aandacht voor het goederenvervoer via de binnenvaart en de spoorwegen.
5. Er wordt een zeer summiere en oppervlakkige budgetraming voorgesteld. De indruk wordt gewekt dat de mobiliteitsproblematiek op goedkope wijze kan opgelost worden.
6. FEBIAC dient betrokken te worden in de op te richten Adviesraad Vervoer en Verkeer Vlaanderen.

### 37. Gemeenschapsminister van Tewerkstelling

#### Samenvatting :

1. De Minister stuurt het advies van de gemeente Machelen.

### 38. Gemeente Aalter

#### Samenvatting :

1. De gemeente Aalter vraagt aandacht voor ‘de gewestwegen N44 (in het VVPV opgenomen) en N409 (niet opgenomen). Deze moeten heringericht worden en er moeten snelheidswerende maatregelen getroffen worden.

### 39. Gemeente Aartselaar

#### Samenvatting :

1. Er zijn fouten gemaakt bij de verwerking van de gegevens van de NIS. Enerzijds doordat de ongevallen die op éénzelfde weg gebeuren op verschillende plaatsen op de lijst kunnen voorkomen (afhankelijk van de weg die wordt ingevuld op statistiekformulier) anderzijds zijn de ongevallen op éénzelfde kruispunt niet gegroepeerd zodat zij op elk van de wegen die uitmonden op het kruispunt gezocht moeten worden. Het gevolg is de essentiële correcties voor de volgende kruispunten :

- kruispunt A12/N177/Pierstraat : 14 letselongevallen in 1988 ;
- kruispunt A12/N177/Kontichsesteenweg/Cleydaellaan : 9 letselongevallen in 1988.

2. Een globale aanpak van de A12/N177 is noodzakelijk om een degelijke verkeersleefbaarheid te bekomen. De ombouw van de A12 tot stadsautosnelweg is onvoldoende. Een totale inbedding van de A12 is nodig en het aanbrengen van een voldoende aantal oversteekplaatsen tussen de Aartselaarse woonkernen.

3. Een verbetering en uitbreiding van de verplaatsingsmogelijkheden via het o.v. is nodig, bv. doortrekking van de stadsbuslijn nr.26 vanuit Wilrijk tot in het centrum van Aartselaar.

4. Het doortrekken van de „express-weg” tussen Reet en de A12/N177 geeft een belangrijke ontlasting van het verkeer te Aartselaar.

#### 40. Gemeente Alken

##### **Samenvatting :**

1. Met het oog op de voorgestelde mobiliteitseffectrapportages en de ruimtelijke-ecologische doelstelling adviseert de gemeente Alken om gemeenten te verplichten om een goede ontsluiting te voorzien bij de vestiging van industrieterrein.

2. De gemeente adviseert om het openbaar vervoer te verbeteren door een busdienst tussen Hasselt en de drie Alkense centra.

3. Herwaardering van het station van Alken kan het goederenvervoer per spoor vanuit het naastgelegen industrieterrein stimuleren.

4. De gemeente ziet mogelijkheden om het fietsverkeer naar Hasselt te bevorderen. Alken komt nu echter niet voor in de uitbouw van het fietsnetwerk. De gemeente vraagt zich af of er voldoende financiële middelen voorzien zijn voor de bevordering van het fietsgebruik.

5. Ongevallen met linksafslaand verkeer op kruispunten met verkeerslichten komen ook veel voor op de N80. Omtrent de herinrichting van kruispunten op de N80 moet een studie verricht worden.

6. Aan de tabel van wegen met barrièrewerking moet de N722 parallel aan de N80 worden toegevoegd. De N722 en de doortocht van de N754 door Alken-Centrum moeten heringericht worden.

7. De verkeersveiligheidsanalyse is alleen op basis van gegevens uit 1988 (zwarte punten) resp. 1987 en 1988 (zwarte wegsegmenten) uitgevoerd. Dit is onvoldoende.

#### 41. Gemeente Alveringem

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad verleent een gunstig advies.

#### 42. Gemeente Anzegem

##### **Samenvatting :**

1. De doorgangen in de verschillende dorpscentra van de gemeente verkeersveilig maken en zwaar vervoer bannen, geen doorgaand verkeer in woonwijken, veilige schoolroutes uitstippelen en campagnes voor eerbiediging zebraad en verkeerslichten.

2. Er is overleg nodig met de gemeente vooraleer beslissingen uitvoering krijgen.

3. Uitbreiding en veiliger maken van fietsnet, strenge beteugeling van snelheid snor- en bromfietsen en sensibilisering.

4. Prioritaire aandacht voor grondige onderhoud van bestaande rijkswegen.

5. Beperking tonnenmaat van voertuigen en vrachtvervoer afstemmen op het spoorwegennet (containervervoer).

6. Bestendige bestrijding alcoholmisbruik en overdreven snelheid bij autobestuurders.

7. Het o.v. beter organiseren als alternatief voor de auto tijdens piekuren. Het o.v. aantrekkelijker maken met gepaste maatregelen : vlotte verbindingen, goed bereikbaar, laag tarief, comfort, snelheid en veilig.

8. Er moeten duidelijk herkenbare en gelijkvormige maatregelen worden genomen.

9. Een tijdschema en de financiering dient geconcretiseerd te worden.

#### 43. Gemeente Ardoonie

##### **Samenvatting :**

1. De raad verleent aan het VVPV gunstig advies.

2. Door de toenemende problemen qua leefbaarheid en veiligheid vanwege de doortocht „Koolskamp” op de N35 (op 3 km van afrit Lichtervelde), zal de aanleg van een ring noodzakelijk zijn.

3. Maatregelen op 2 kruispunten binnen de gemeente Ardoonie komen in aanmerking voor maatregelen, nl.

- kruispunt van de R32 met N37 te Ardoonie ;
- kruispunt van de N35 met de Oude Heirweg te Koolskamp.

#### 44. Gemeente Arendonk

##### **Samenvatting :**

1. Het gemeentebestuur onderschrijft de doelstellingen van het plan, inzonderheid de stappen naar mobiliteit, nl. autoalternatieven, aandachtspunten 90-95 en termijnvisie.

z. Binnen ca. 5 jaar zal, gezien de groei van 40 % , het kruispunt van de gewestwegen een nog groter knelpunt worden.

#### 45. Gemeente As

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente As waardeert de expliciete beleidsvisie en de maatschappelijke discussie.

2. De beleidsdoelstelling om het autogebruik af te remmen is overheersend. Alternatieven voor de auto worden overheerst. Door de concentratie op alternatieven voor het wo-we verkeer in steden komen belangrijke doelgroepen van het o.v. minder aan bod, met name de bevolking van de minder centraal gelegen streken. T.a.v. fietsvoorzieningen wordt de aandacht onvoldoende gericht op kleinere steden en gemeenten.

3. T.a.v. de verkeersveiligheid juicht de gemeente de verbetering toe van de zwarte punten. De rangschikking op grond van absolute cijfers houdt echter te weinig rekening met de vaak onveiligere maar minder drukke kruispunten.

4. Tenslotte vraagt de gemeente aandacht voor enkele lokale problemen, ‘waaronder herinrichting en beveiliging van kruispunten Bilzerweg met Europalaan en Bevrijdingslaan, fietspaden langs de Bilzerweg, de Steenweg en tussen As- en Oplabbeek.

#### 46. Gemeente Avelgem

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Avelgem vraagt om de herinrichting van het kruispunt te Avelgem (Kerkhove) van de R8 en de R356.

## 47. Gemeente Beersel

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad onderschrijft de hoofddoelstelling en de hoofdlijnen van het beleid.

2. Verbetering van het o.v. mag zich niet beperken tot de trajecten tussen grote en middelgrote steden maar moet worden uitgebreid tot kleinere randgemeenten en agglomeraties, die een belangrijke woon-werk relatie hebben met naburige grotere steden. In dit kader vraagt de gemeente om revalorisatie van de NMBS-stations te Beersel, Lot en Huizingen. De gemeenteraad vraagt tevens om uitbreiding van de stedelijke metrolijnen over het grondgebied van Beersel naar Waterloo en Eigenbrakel. De E19, N5, N6 en de Alsebergsesteenweg zullen hiermee hopelijk ontlast worden. Hiertoe is coördinatie noodzakelijk met het Waalse gewest. Het WPV geeft niet aan hoe deze coördinatie tot stand komt. Inzake het openbaar streekvervoer moet de vergunningsprocedure versoepeld worden teneinde intergemeentelijke initiatieven mogelijk te maken, bijv. op het gebied van de exploitatie van schoolbussen in weekenden, in de avond tussen de gemeenten enz.

3. Het aanbieden van o.v. voorzieningen dient gepaard te gaan met de aanleg van parkeerhavens. Deze dienen niet alleen aan de rand van de stedelijke agglomeraties maar ook bij het verlaten van voorsteden en randgemeenten te worden voorzien.

4. De gemeenteraad suggereert de overdracht van provinciale wegen aan het Vlaamse gewest aangezien de provinciale wegbeheerders financieel niet bij machte zijn om de projecten te realiseren.

5. De gemeenteraad stelt de vraag hoe het streven om met behulp van telematica congestie op autosnelwegen op te lossen door het aangeven van omleidingsroutes, hoe dat zich verhoudt tot het streven naar verkeersleefbare doortochten. In dit kader wordt opgemerkt dat de ring ten zuiden van Brussel problemen veroorzaakt die ook in het WPV niet opgelost worden.

6. Waar door de aanleg van autostrades bestaande wegen onderbroken zijn, moeten t.b.v. voetgangers en fietsers doorsteekmogelijkheden gerealiseerd worden (tunneltjes).

7. Het programma binnenvaart geeft geen inzicht in de plannen voor het kanaal van Charleroi.

8. T.a.v. financiële aspecten wordt gevraagd naar de subsidiëring van verkeersstudies en van de uitvoering van de maatregelen, ook voor de gemeenten die niet tot de onveiligste horen. T.a.v. het verkeerstoezicht wordt gepleit om inkomsten uit bekeuringen in de gemeentekas terug te doen vloeien.

## 48. Gemeente Begijnendijk

**Samenvatting :**

1. De milieud adviesraad van Begijnendijk-Betekom is van mening dat de integrale aanpak alle waardering verdient. Het feit dat er belangrijke raakvlakken zijn op gebieden waar de minister niet bevoegd is doet echter de vraag rijzen naar de daadwerkelijke integratie. In het VVPV komt te weinig aan de orde in hoeverre de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen toelaten het gestelde doel te bereiken en in hoeverre een beknotting van de gevraagde middelen de realisatie van de doelstellingen zouden onmogelijk maken.

2. De milieud adviesraad vindt het VVPV een toonbeeld van inefficiëntie door de presentatie in 4 delen die met andere woorden en accenten hetzelfde herhalen ; dit werkt verwarrend en bevordert de overdracht van de boodschap niet. Verder is het betreurenswaardig dat dit plan louter als indicatief wordt voorgesteld wat zijn impact en geloofwaardigheid afzwakt.

3. De milieud adviesraad vreest dat landelijke zones uit de boot vallen. T.a.v. het fietsverkeer verwondert het de raad dat de Aarschotse steenweg niet teruggevonden wordt in de inventarisatie van wegen met meer dan 800 fietsers per etmaal en stelt hij voor om het gebruik van de oude tramroute door Begijnendijk-Betekom als fietspad te combineren met het verkeersveiligheidsplan voor Aarschot.

4. De raad stelt vast dat het plan gelukkig ook aandacht heeft voor de combinatie van verschillende vervoermiddelen en voor infrastructuurverbetering van accommodaties van het o.v..

5. De verkeerscommissie van de gemeente stelt voor om de kruispunten Waterstraat-Busschotstraat met de N10 en Mechelbaan met de N10 in het kader van de verkeersveiligheid te herinrichten.

#### 49. Gemeente Bekkevoort

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Bekkevoort verleent gunstig advies aan het WPV.

2. De gemeente vraagt aandacht voor de herinrichting van de N2 alsmede het verkeersveiliger maken van de kruispunten van de Nieuwstraat en de oude Tiensebaan met de N2. Een gedetailleerd voorstel is opgenomen.

#### 50. Gemeente Beveren

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad vraagt prioriteit voor de herinrichting van de N485 (doortocht Haasdonk), N450 (doortochten Melsele en Kallo), N70 (doortochten Beveren en Melsele) en N451 (doortochten Kiel en Doel) en dit met bijzondere aandacht voor de zwakke weggebruiker.

2. Een grotere impact wordt gevraagd van het o.v. in de gemeente en de regio met verhoging van de capaciteit/frequentie in de daluren.

#### 51. Gemeente Bierbeek

##### **Samenvatting :**

1. Het gemeentebestuur reageert positief op het feit dat een VVPV is opgesteld. De algemene uitgangspunten zijn grotendeels aanvaardbaar. De hoofddoelstelling lijkt t.a.v. de individuele keuzevrijheid te absoluut gesteld. Scherpere randvoorwaarden of beperkingen zullen moeten worden gesteld, met name inzake maatschappelijke kosten, verkeersveiligheid en leefomgeving.

2. Het gemeentebestuur rekent op een concrete uitwerking waarin o.a. de herinrichting van de Tiensesteenweg-Bierbeek is opgenomen in het prioriteitenprogramma „leefbare doortochten”, geluidwerende maatregelen langs de E40 worden getroffen en het o.v. verbeterd wordt, o.a. door uitbreiding van het stadszonetarief Leuven en integratie van de stations Korbeek-Lo en Lovenjoel in het net.

3. De relatie met andere beleidsdomeinen is te weinig onderzocht. Het gaat hierbij met name om de verbetering van de ruimtelijke structuren ( met name vergunningen voor handelszaken langs N-wegen, bijv. langs de N3), het bereiken van de milieuhygiënische doelstellingen, de geluidshinder langs niet-autosnelwegen en het prijsniveau en de integratie van tarieven in het openbaar vervoer.

4. De criteria voor het programma moet verduidelijkt worden. Waarom behoort het stuk N3 (Korbeek-Lo — Bierbeek en Lovenjoel) niet tot het prioriteitenprogramma „verkeersleefbaarheid doortochten en herinrichting komen” ? Waarom wordt geen plan van uitvoering opgenomen ten aanzien van de plaatsing van geluidschermen ? Waarom wordt Leuven niet bij de projecten voor bevordering van het stedelijk openbaar vervoer en voor een fietsroutenetwerk opgenomen ?

5. Op de SST-lijn Brussel-Luik moeten ook snelle rechtstreekse treinen kunnen rijden, zodat langs de oude lijn L36 capaciteit vrijkomt om o.a. de stations Korbeek-Lo en Lovenjoel te integreren in het ov-net.

6. Het is positief dat de opmaak van een gemeentelijk plan gesubsidieerd kan worden. Het voorzien van middelen voor de uitvoering ervan zou via het investeringsfonds geregeld kunnen worden.



## 52. Gemeente Boechout

**Samenvatting :**

1. Het VVPV wordt gunstig geadviseerd, mits volgende opmerkingen :
  - betere en klokvaste verbindingen busdiensten (Vremde) ;
  - algemeen uitbreiding openbaar vervoer ;
  - waar mogelijk zone-30 ;
  - informatie naar gemeenten toe zou per gemeente gedetailleerder (specifieke knelpunten) dienen te geschieden.

## 53. Gemeente Boom

**Samenvatting :**

1. De gemeente Boom vraagt om het zonder uitstel realiseren van de geplande ontsluitingsweg voor het industriegebied te Boom.
2. Tevens vraagt de gemeente om realisering van de Ring rond Boom.
3. De gemeente vraagt om de heraanleg van de verbindingsweg 's Herenbaan Boom.
4. Tenslotte wordt bevestiging van het standpunt van de conferentie van burgemeesters van de Rupelstreek i.v.m. het verwezenlijken van de autostrade Antwerpen-Brussel via Boom

## 54. Gemeente Boortmeerbeek

**Samenvatting :**

1. Er moeten haalbare procedures worden opgesteld, geen vage intentieverklaringen maar concrete haalbare plannen.
2. De toegangsweg N267 Molenheidebaan naar de E19 is binnen 5 jaar oververzadigd. Op korte termijn kan dit opgelost worden door het ontsluiten van het verkeer via een gedeeltelijke aanleg van de ring rond Mechelen.
3. Op korte termijn is de optimalisatie en aanpassing met lichten van de kruising Leuvensesteenweg-Trianenlaan een absolute noodzaak.

## 55. Gemeente Bornem

**Samenvatting :**

1. De bereikbaarheid van centra moet gegarandeerd worden, bv. aan enkele op- en afritten van autosnelwegen parkings en stopplaatsen voor het openbaar vervoer aan brengen (pendeldiensten).
2. De veiligheid van verkeerslichten mag niet worden overschat. Vooral op "grote wegen,, moet er plaats worden gemaakt voor ronde punten, cf. Frankrijk. Het is overigens juist, dat de benodigde ruimte voor ronde punten afhankelijk is van de beoogde capaciteit en de ligging binnen de ruimtelijke structuur.
3. De verhoging van de brandstofprijzen en de parkeertarieven in centra is sociaal oneerlijk.
4. In alle gevallen (wel of geen omleidingsweg) moeten de rijkswegen binnen de gemeentelijke centra worden heringericht. Hierbij moet de weg worden aangepast aan de randfuncties en randactiviteiten van de kern. De beslissing over het aanbrengen van een rijksweg moet worden gemaakt m.b.v. een "omgevingsrapport,, waarin de voor- en nadelen van deze nieuwe infrastructuurwerken nauwkeurig worden afgewogen.
5. Het groot aantal op- en afritten is een gevolg van de bevolkings- en bebouwingsdichtheid. De op- en afritten moeten qua vormgeving goed worden aangelegd. Het hoge aantal op- en afritten geeft problemen, nl. veel weefstroken, veel aangesloten wegen zijn niet berekend op grote verkeersstromen en het zijn begeerde plekken voor

nieuwe vestigingen van bedrijven, hetgeen de druk verhoogt op de open ruimte en het zorgt voor een verdere uitzwerming van allerhande functies en activiteiten.

6. Onderzoek moet worden verricht naar andere vormen van collectief vervoer (bv. minibussen als taxidiensten) om een aantal lacunes in het openbaar vervoeraanbod op te vullen.

#### 56. Gemeente Borsbeek

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Borsbeek vraagt in het kader van de verkeersveiligheid en – leefbaarheid aandacht voor de hernieuwing van de Herentalsebaan, de herinrichting van het kruispunt **Herentalsebaan-R11**, een voetgangers- en fietserstunnel onder de **R11** en snelheidsreductie op de **R11** (60 km/u).

2. T.b.v. de stimulering van het o.v.-gebruik vraagt de gemeente om openbaar vervoer tussen Wilrijk en Schoten via de **R11**.

3. De gemeente dringt aan op de realisatie van een verbindingsweg tussen de **R11** en de Provinciesteenweg

4. Verzet wordt aangetekend tegen een verlenging van de startbaan van het vliegveld Deurne-Antwerpen. De ondertunneling van de **R11**, voorzover die de startbaanverlenging mogelijk moet maken, wordt afgewezen.

#### 57. Gemeente Brake1

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente verleent gunstig advies en verzoekt om de omleiding N&C voor uitvoering te plannen.

#### 58. Gemeente Brasschaat

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Brasschaat verleent een gunstig advies inzonderheid de voorgestelde maatregelen m.b.t. de Bredabaan.

2. De gemeenteraad dringt aan op het nemen van verkeersmaatregelen in de Miksebaan (verkeerslichten op kruispunt met de Door Verstraetelei), de Elshoutbaan en de Bredabaan (verkeerslichten op kruispunt met de Rerum Novarumlei). Verder dringt de gemeente aan op een enkelvoudige op- en afrit van de E19 in de rijrichting Antwerpen, ter hoogte van de Elshoutbaan.

3. De gemeente dringt aan op het tot stand brengen van lijnverbindingen die reeds door de VVM werden toegezegd, invoering van het voorstadstarief voor geheel Brasschaat en studie naar het doorvoeren van snel-, tram- of busverbindingen tot Brasschaat.

4. De gemeente dringt aan op de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Bredabaan tussen de Zegersdreef en de Kleine Bareel.

#### 59. Gemeente Buggenhout

##### **Samenvatting :**

1. In de vragenlijst van de VBSG vraagt de gemeente aandacht voor de problematiek t.a.v. de provinciale baan en de Mandekenstraat.

#### 60. Gemeente De Haan

##### **Samenvatting :**

1. De volgende maatregelen zijn gewenst :

— De Haan Centrum-Nieuwe Rijksweg N34E-Tramstation aanbrengen tunnel voor doorgaand verkeer (druk en gevaarlijk) is de oplossing (alternatief een rondpunt aanleggen) ;

— aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Westduinesteenweg-Drift-Driftweg ;

— op kruispunt Brugse Baan-Vijfwege aanleggen rond punt (vlotter verkeer) of verkeerslichten ;

— afdeling Wenduine : op de Ringlaan overschakelen op 1 rijstrook, parkeerstrook en fietsstrook ;

— Op de Oude Kon. Baan-Rijksweg N34 overschakelen op 1 rijstrook te De Haan-Centrum.

2. Gemeenschappelijke en eenvormige modellen voor verkeersmachtigen. Dit kan leiden naar vlotte samenwerking.

#### 61. Gemeente De Panne

##### **Samenvatting :**

1. De autostrade Brugge-Duinkerke krijgt veel aandacht. Met dezelfde argumentering moet het o.v. op deze verbinding aandacht krijgen. De lijn Gent-Duinkerke moet worden verwezenlijkt als alternatief voor een autostrade.

2. De gemeenteraad vraagt de nodige aandacht voor de specifieke verkeersonveiligheid in de gemeente en ruimer in de Westhoek.

3. Een betere verbinding Veurne-Ieper (A19) is absoluut noodzakelijk, zowel voor het wegverkeer als voor het openbaar vervoer.

#### 62. Gemeente De Pinte

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad gaat akkoord met de algemene doelstellingen.

2. T.a.v. de verkeersveiligheid is de gemeente van mening dat de onveilige punten in veilige gemeenten eveneens subsidieerbaar moeten zijn.

3. Door snelheidsreducties andere maatregelen moet de verkeersleefbaarheid verbeterd worden (o. m. geluidsoverlast beperken).

4. Door aanleg van een fietsroutenetwerk buiten de gewestwegen moet het LV bevorderd worden.

5. M.b.t. het o.v. moet vanuit De Pinte het voorstadstarief gelden, moet STAR 21 snel verwezenlijkt worden en moet de spoorlijn ingegraven worden.

6. Er moeten parallel aan de N60 dienstwegen aangelegd worden en moeten er parkeerruimtes voor carpooling voorzien.

#### 63. Gemeente Deerlijk

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad oordeelt positief over de algemene visie en krachtlijnen. De gemeente wenst een aantal prioriteiten naar voren te brengen.

2. De gemeente is van mening dat de bestaande weginfrastructuur niet verder dient te worden uitgebreid. Het voltooiën van de aan de gang zijnde werken moet evenwel voorrang krijgen. In dit kader laat de voltooiing van de ring N36 nog steeds op zich wachten.

3. De gemeente vraagt wanneer de afgesproken heraanleg van de Harelbekestraat-Schoolstraat (oude N36) en de daarop volgende overdracht van de weg aan de gemeente zal plaatsvinden. De gemeente dringt erop aan dat dit spoedig zal plaatsvinden.

## 64. Gemeente Dessel

**Samenvatting :**

1. Het WPV verdient alle aandacht en steun. Het vooropgestelde programma en de financiële middelen kunnen door een gemeentebestuur en burger moeilijk beoordeeld worden.
2. Lokaal vormt de doortocht van de N18 een probleem. Aandacht moet uitgaan naar het behoud van de fietsvoorzieningen, bevordering van het goederenvervoer langs de kanalen en de verontrustende achteruitgang van het schoolbusvervoer.

## 65. Gemeente Destelbergen

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad brengt een gunstig advies uit en verzoekt om de bemerkingen van De Wakkere Burger in overweging te nemen.
2. De Wakkere Burger is van mening dat de groei van 40 % een voorzichtige prognose is. Zelfs met 40 % kan hij met het oog op de gevolgen voor mens en milieu geen genoegen nemen.
3. De MINA-normen inzake uitstoot van vervuilende stoffen zijn overgenomen maar, worden nergens in maatregelen omgezet.
4. De prioriteit van fietsverkeer en openbaar vervoer resulteert in te weinig maatregelen (slechts 6 fietsroutenetwerken, 1 o.v.-project). Onduidelijk is op welke grond de 6 gemeenten met een fietsroutenetwerk geselecteerd zijn.
5. De maatregelen blijven te veel in de studiefase steken. Dit lijkt kenmerkend voor een beleid dat niet echt wil raken aan de automobilititeit.
6. Het VVPV concentreert zich op problemen die in de media veel aandacht krijgen maar pakt andere problemen zoals de mobiliteit op het platteland, het o.v. binnen de steden, maar ook gekende mobiliteitsverhogende projecten als de vaste oeververbinding en de Chunnel niet aan.
7. T.a.v. de integrale benadering wordt nergens duidelijk gemaakt, hoe deze in andere beleidsdomeinen zal worden waargemaakt.

## 66. Gemeente Diepenbeek

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad vraagt doet voorstellen voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de N2 (doortocht door het Centrum), N76 en N706 en vraagt aandacht voor de busbediening van gemeente. Tenslotte stelt hij voor om een carpool parking bij de E313 aan te leggen.

## 67. Gemeente Diest

**Samenvatting :**

1. De hogere overheden moeten worden verplicht om inspraak te verlenen aan de gemeentebesturen.
2. Binnen 5 jaar zullen er problemen ontstaan, nl. een toename van de parkeerproblemen in de binnenstad, toename filevorming aan de uitgangspunten van de stad en overbelasting van de ring rond Diest.
3. De volgende maatregelen zijn in de gemeente gewenst : herinrichting van N2 Diest-Hasselt, N19/10/29 Leuven-Aarschot-Diest-Beringen en de ring rond Diest en de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de gewestwegen.

## 68. Gemeente Dilbeek

**Samenvatting :**

1. Het VVPV wordt voorgelegd aan de bevolking en de gemeenteraad zal het rapport en de ingekomen overwegingen en opvattingen bespreken.

## 69. Gemeente Duffel

**Samenvatting :**

1. De N14 wordt herhaaldelijk genoemd in het rapport. Bij de herinrichting van de N14 dienen de volgende zaken aandacht te krijgen :

— de versmalling onder de spoorbrug (over de Mechelsebaan), het niveauverschil (“put,”) en het oude kasseiwegdek moeten worden aangepakt ;

— de fietsstroken vanaf de spoorbrug richting Mechelen dienen omgevormd te worden tot veilige afgescheiden fietspaden ;

— het oversteken ter hoogte van de Zandstraat moet vergemakkelijkt worden ;

— bijzondere aandacht verdienen de onveilige kruispunten N14-Lintsesteenweg-Leopoldstraat (55 geregistreerde ongevallen in periode 1985-juni 1990) en kruispunt “De Molekens, (23 ongevallen).

2. De N108 is de enige onverlichte weg in Duffel, hetgeen bij duisternis gevaarlijk is. Er moet een betere aansluiting komen van de N108 op de ring van Lier, waardoor de barrièrewerking van de N14 in de dorpskom van Duffel (en filevorming) wordt teruggedrongen. De kruispunten van de N108 met de buurtwegen van groot verkeer (Katelijnsessteenweg en Hoogstraat) te Duffel, moeten verkeersveiliger worden gemaakt, waarbij de verkeerslichten opnieuw afgesteld dienen te worden (t.b.v. de zwakke weggebruikers) en sneller moeten worden hersteld bij een defect.

3. De aanleg van een tweede Netebrug als sluitstuk van een verbindingsweg tussen de N108 en N14, welke tevens de barrièrewerking van de N14 in Duffel (en filevorming) terugdringt. Er dient een eerlijk en diepgaand onderzoek te komen naar de oplossing van de Neteoeververbinding.

4. Het station van Duffel moet de halffrequentie van de stoptreinen behouden. Bij komst van de S.S.T. dient de stoptreindienst verlengd te worden naar lijn 27. Verder ontbreken in de gemeente onderlinge aansluitingen tussen trein en busvervoer. Bovendien zijn een aantal wijken verstoken van enig vorm van openbaar vervoer (bv. Mijlstraat).

5. Het V.V.P.V. en het heden in voorbereiding zijnde gemeentelijke verkeerskundig beleidsplan moet in overeenstemming worden gebracht, om samen deze plannen te verwezenlijken.

## 70. Gemeente Evergem

**Samenvatting :**

1. De gemeente oordeelt in principe gunstig over het VVPV.

2. De R4 van Zelzate naar Gent over de linkeroever is niet geschikt om zeer druk bereden te worden. Het verkeer vanuit Zeeuws-Vlaanderen moet derhalve langs de Kennedylaan (rechteroever) naar Gent geleid worden.

3. Teneinde de verkeersafwikkeling naar Gent te verbeteren moet het ontbrekende wegvak van de R4 vanaf de brug over de Brugse Vaart (N9) naar het klaverblad E40/E17 worden gerealiseerd.

4. De gemeente vraagt om betrokken te worden bij het dossier voor de bijkomende oeververbinding over het kanaal, vanwege het feit dat de rechteroever aan Evergem werkgelegenheid biedt en vanwege het feit dat de linkeroever in ontwikkeling is en daardoor een toename van verkeer over Evergems grondgebied te verwachten is. De ontwikkelingen moeten volgens de gemeente in een algemeen bestemmingsplan voor de regio Vlaanderen in goede banen geleid worden.

5. Plannen m.b.t. de veerdiensten worden in het plan gemist.

6. Het openbaar vervoer in de regio is gebrekkig door het ontbreken van een tweede spoor tussen Wondelgem en Eeklo en door de gebrekkige afstemming met het busvervoer. Het treinverkeer is 's avonds te beperkt. De spoorbaan tussen Gent-Dampoort en Wondelgem moet op een verhoogde baan gelegd worden. Langs de spoorlijn Gent-Zelzate moeten te Ertvelde en Wondelgem een Park & Ride parkeerplaats komen

71. Gemeente Galmaarden

**Samenvatting :**

1. De gemeente gaat akkoord met de principiële doelstellingen.
2. De beleidsaanbevelingen zijn hoofdzakelijk gericht op de drukke hoofdwegen en gewestwegen.
3. Er moet aandacht komen voor aansluiting van de secundaire wegen, gemeentewegen op de gewestwegen. Het onderzoek en de realisatie dient gesubsidieerd te worden.

72. Gemeente Gavere

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad stelt vast dat in het VVPV geen bepalingen zijn opgenomen die op de gemeente van toepassing zijn.
2. De gemeenteraad betreurt het feit dat de studie aan een Nederlands studie bureau werd toevertrouwd in plaats van aan een Belgisch studie bureau.
3. Veldwachter Luc de Vos heeft geen commentaar op het plan.

73. Gemeente Geel

**Samenvatting :**

1. De maatregelen kunnen een goede stap in de richting zijn, waarbij sensibilisering belangrijk is.
2. Er is nog te veel aandacht voor de auto.
3. Overleg tussen verschillende diensten is belangrijk (ruimtelijke ordening en verkeer).
4. Er moet meer autonomie van de gemeente zijn. Bovendien moeten er gelden worden vrijgemaakt, zodat de gemeente meer inspraak krijgt, en moet de gemeente ook bevoegdheid krijgen van de gewestwegen.
5. Bij herinrichting van onveilige kruispunten moet ook gekeken worden naar de omliggende wegen. Coördinatie is belangrijk.
6. De gemeente krijgt binnen 5 jaar problemen met : toename van het verkeer waardoor de knelpunten (doorstromingsproblemen) erger worden, eventuele parkeertekort (er dient bij het parkeerbeleid onderscheidt gemaakt te worden in kort-, middel- en lang parkeren), overcapaciteit van bepaalde wegen en het geluid en de trillingen ; deze zijn te hoog voor de leefbaarheid.
7. De volgende maatregelen dienen getroffen te worden : aanleg Zuidoostelijk deel van de Ring, fietspad Logen (richting Retie), herinrichting doortocht N174 Winkelomseheide, realiseren rechtstreekse spoorverbinding Kempen-Brussel, uitbreiding en verbetering spoorverbinding Geel-Mol-Neerpelt en opnemen van de N19-lokatie Geel en Het Punt (km 18 en 22) van prioriteit B naar A qua aanpak onveilige wegvakken.
8. Het VVPV is een plan op korte termijn, een lange termijnvisie ontbreekt
9. De mobiliteit moet aangepakt worden op verschillende punten. Hierin wordt geen prioriteit gemaakt.
10. Er dient gebruik gemaakt te worden van recentere gegevens.

II. Het VVPV is een mooi, omvangrijk plan, maar komt er ook een uitvoering ?

74. Gemeente Geetbets

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad schaart zich achter de algemene uitgangspunten en doelstellingen.
2. De raad heeft de indruk dat in de vertaling naar specifieke programmapunten geen rekening is gehouden met de behoeften van de zwakke weggebruikers.
3. De raad benadrukt de behoefte tot verbetering van vooral het regionaal openbaar vervoer.

75. Gemeente Genk

**Samenvatting :**

1. De gemeente Genk heeft waardering voor de beleidsvisie die voor het eerst, mede door de samenvoeging van de departementen Openbare Werken en Verkeer, is geformuleerd. Hij vindt het belangrijk dat de hoofdtoon ligt op de verkeersveiligheid.
2. De gemeente Genk stelt vast dat t.a.v. de materie verkeer nog steeds door een Nationaal en een Gewestelijk ministerie apart een beleid wordt opgesteld en dat dit beleid nog steeds niet gekoppeld wordt met Ruimtelijke Ordening. Het is wenselijk dat in de toekomst één minister bevoegd is over het gehele pakket.
3. De gemeente Genk zou verwachten dat de voorspelde groei van de automobiliteit verhinderd wordt of in andere banen geleid wordt door financiële maatregelen, door het stimuleren van het openbaar vervoer gebruik, via een goede ruimtelijke ordening en door een actief optreden om het vrachtvervoer over water en per spoor aantrekkelijker te maken.
4. Inzake verkeersveiligheid hoort Vlaanderen bij de gevaarlijkste landen in Europa. De ruimtelijke structuur en de te beperkte inspanningen t.b.v. het verbeteren van de verkeersveiligheid verklaren het verschil met het buitenland. Toch stelt het plan een reductie van 10 % ten doel terwijl Nederland en Frankrijk 25 % reductie nastreven. In het VVPV komen 3 gevaarlijke kruispunten in Genk voor op de aan te pakken zwarte punten. Er zijn er echter meer. De gemeente Genk vraagt om voorlopige maatregelen om de veiligheid te vergroten. De lijst van zwarte punten moet regelmatig bijgestuurd worden omdat de cijfers van verkeersongevallen de cijfers van 1988 al voorbijgestreefd zijn.
5. Het beleid blijft te beperkt tot de korte termijn.
6. Op de inspraakmogelijkheid is nauwelijks gereageerd.
7. Het openbaar vervoer moet ook in Limburg gebruiksvriendelijker worden. Concreet wordt hierbij gedacht aan een snellere treinverbinding van Genk naar Brussel en Antwerpen, adequate parkeerruimte bij station Genk en stimulansen voor het woonwerk verkeer per openbaar vervoer naar Genk.
8. De oversteekbaarheid van grote vierbaanswegen zou op korte termijn met beperkte middelen verbeterd moeten worden. Met name aandacht voor de Europalaan en de Bochtlaan te Genk-Centrum en de Hoevenzavellaan en de Torenlaan te Zwartberg. Speciale aandacht voor de H. Fordlaan. Daarnaast is bestrijding van de geluidshinder langs de E314 noodzakelijk.
9. T.a.v. de aanleg van fietspaden is een verhoogde inspanning nodig, met name langs de invalswegen vanuit As en Zutendaal, naast gedeelten in het Centrum.
10. T.a.v. vrachtvervoer is de gemeente Genk van mening dat meer gebruik gemaakt moet worden van spoor- en vaarwegen. Het vrachtautovoer moet uit het centrum van Genk geweerd kunnen worden.
11. T.b.v. **carpooling** vraagt de gemeente Genk om parkeervoorzieningen bij de afritten Genk-Noord en Genk-Oost van de E314.

## 76. Gemeente Glabbeek

**Samenvatting :**

1. Een versnelde procedure tot goedkeuring van alle dossiers tot verbetering of heraanleg van verkeersonveilige wegen is gewenst.

2. Aandacht wordt gevraagd voor de toenemende problemen op de Tiensesteenweg N29. De weg doorsnijdt de gemeente wat betreft de deelgemeenten Bunsbeek, Glabbeek-Zuurbemde en Kapellen in twee. Bovendien heeft het traject binnen de gemeente 2 doortochten van bebouwde kommen. Daarnaast moeten een aantal punten binnen de gemeente aandacht krijgen die de verkeersveiligheid bedreigen, o.a. bepaalde kruispunten, die aan herinrichting toe zijn en schoolroutes.

3. Het probleemgebied in de deelgemeente Bunsbeek dient aangepakt te worden. Het probleem situeert zich rond de Tiensesteenweg :

- kruispunt Bunsbeekdorp-Walmersumstraat-St. Quirinusstraat ;
- kruispunt Tiensesteenweg-Schoolstraat-Bunsbeekdorp ;
- kruispunt Tiensesteenweg-St. Quirinusstraat-Houtemsesteenweg ;
- de omgeving rond de school in de Schoolstraat.

De objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid van het gemotoriseerd verkeer staven de problemen in het gebied. De bereikbaarheid van de jeugd komt in het gedrang. De verplaatsingen worden meestal met de auto uitgevoerd (naar school brengen). Daarnaast zijn er verschillende problemen, zoals foutief parkeren, slechte zichtbaarheid en oversteekbaarheid met lange wachttijden, praktisch geen openbaar vervoer, weinig of slechte fietsvoorzieningen en te hoge snelheden. De gemeente geeft voorstellen voor de verschillende problemen (zie inspraak).

## 77. Gemeente Grimbergen

**Samenvatting :**

1. Overname van de zeer druk door vrachtvervoer bereden Westvaardijk door het Vlaamse gewest.

2. Bezwaar tegen het aanbrengen van een gedraaide en verharde baan en aantrekken van het zakenvervoer op de regionale luchthaven Grimbergen.

3. Doortrekken van Woluwelaan tot aan Cockeriestraat en aanpassen van deze straat. Doortrekken van de baan tussen Cofral en SBT en aansluiten van Oostvaardijk tussen Interbeton en Total.

4. Maatregelen op de N202, nl. aanpassen van de verlichting op gedeelte Koningslosestraatweg-Romeinsestraatweg, aanleg rondpunt op het kruispunt N202-Romeinsestraatweg-Mutsaardstraat, plaatsen verkeerslichten op het kruispunt N202Lagesteenweg

5. Maatregelen op de N211, nl. aanpassen verlichting, aanpassen onveilig kruispunt N211-Waardbeekdreef en aanpassen van het fiets- en voetpad langs N211, gedeelte tussen N202 en kruispunt Keienberglaan-Beiaardlaan.

6. Vraagt in lijst voor aanpak van onveilige wegvakken op te nemen :

– N202 : in 1989 werden door politie en rijkswacht 35 letselongevallen over lengte van 4.2 km vastgesteld ;

– N211 : in 1989 werden door politie en rijkswacht 30 letselongevallen over lengte van 5.0 km vastgesteld.

## 78. Gemeente Haacht

**Samenvatting :**

1. De gemeente' Haacht vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid op de N21.

2. Daarnaast vraagt de gemeente aandacht voor een zevental lokale problemen waaronder aanleg van fietspaden en herinrichten van kruispunten.



## 79. Gemeente Ham

**Samenvatting :**

1. Binnen de korte termijn die het studiebureau DHV ter beschikking had, is een degelijk werkinstrument afgeleverd. Toch ontbreken een aantal dingen, waaronder :

- adequate gegevens m.b.t. het herkomst- en bestemmingsverkeer en de motieven per vervoerswijze ;
- gedetailleerde prognoses m.b.t. een integraal verkeers- en vervoersmodel ;
- de uitwerking van het thema telematica.

2. Het plan zegt niets over de gevolgen die kunnen optreden bij de kwantificering van effecten en beleidsindicaties.

3. Er wordt geen beleidskeuze gedaan die prioritair wordt gesteld tussen de vier doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid, betaalbaarheid en vrije keuze.

4. De economische haalbaarheid van het plan wordt onderbelicht.

5. Op een geïntegreerde manier moet de mobiliteitsproblematiek worden uitgewerkt.

6. Hoe worden de beleidslijnen van dit plan in overeenstemming gebracht met die van het kabinet van ruimtelijke ordening en leefmilieu ?

7. Er moet samenwerking komen tussen het Ministerie van Verkeerswezen en de NMBS.

8. Er mag geen verdere afbouw komen van het openbaar vervoer in de landelijke gebieden.

9. Er zijn slechts zes gemeenten uitgekozen voor een uitgebreid fietsrouteplan en dit zonder een duidelijke motivatie.

10. Het veiliger maken van de doortochten van rijkswegen door de dorpskernen is als intentie opgenomen maar niet voor Ham.

11. Er is geen aandacht voor de verdere uitbouw N73 in de gemeente.

12. Het plan is meer een intentieverklaring zonder een duidelijke keuze.

13. De gemeente wordt doorkruist door de N141, die wegens een toename van het autoverkeer een verhoogde gevaarstoestand zal geven in de **dorpkern** Kwaadmechelen.

14. Er moeten infrastructurele maatregelen worden genomen om de snelheid te verlagen. Er zijn 2 kruispunten die in aanmerking komen voor herinrichting.

15. Klokvast, regelmatige verbinding met de naburige gemeenten (scholen) zou ertoe bijdragen dat het openbaar vervoer meer wordt gebruikt. Een onderzoek hiernaar is gewenst.

## 80. Gemeente Hamme

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad onderschrijft de algemene doelstellingen.

2. De gemeenteraad vraagt aandacht voor de verbetering van de gewestwegen. De kruispunten, in het bijzonder met de N41, dienen te worden verbeterd, de doortocht van de N446 door **Zogge** dient aangepast te worden en er moeten fietspaden op eigen bedding langs de N41 en de N446 aangelegd worden. Voor de uitrusting van alternatieve fietsroutes wordt op subsidiëring aangedrongen.

3. Er dringt zich een betere coördinatie op van de bushaltes in de gemeente.

## 81. Gemeente Hechtel-Eksel

**Samenvatting :**

1. De gemeente Hechtel-Eksel vraagt aandacht voor de doortochtenproblematiek op de gewestwegen N73 en N715. Er wordt op gewezen dat door de ongevallen op deze

wegen en in het bijzonder op de kruising van deze wegen de gemeente tot de 44 onveiligste gemeenten van Vlaanderen behoort.

2. Er is in de gemeente Hechtel-Eksel grote nood aan gescheiden fietspaden. Het gaat hierbij met name om de Stationsstraat en de Peerderbaan. Verder is op een 6-tal plaatsen dringend behoefte aan beveiligde oversteekplaatsen.

## 82. Gemeente Heist-op-den-Berg

### Samenvatting :

1. De gemeente onderschrijft in grote lijnen de principes van de visie en beleidsdoelen over mobiliteit.

2. Het is betreurenswaardig dat de gemeente Heist-op-den-Berg niet aan bod komt in het IMP, hoewel zij op het kruispunt ligt van de drukke gewestwegen N10 en N15.

3. De fietsvoorzieningen op de rijks- en provincieweg op grondgebied Heist-op-den-Berg moeten worden uitgebreid. Langs de N10 moet de aanleg van vrijliggende fietspaden zo spoedig mogelijk gebeuren.

4. De gemeente vraagt om enige financiële ondersteuning voor het gemeenschappelijk project voor aanleg van een spoorwegoverbrugging op de provincieweg te Heist-op-den-Berg.

5. De gemeente rekent op enige logistieke en financiële ondersteuning voor de herinrichting van het stationsplein (verhoogde aantrekkingskracht openbaar vervoer).

6. Het is verwonderlijk dat de N121 niet in het plan is opgenomen. In de "Kostenbatenanalyse van de verdere uitbouw van het Belgisch wegennet,, (Blauwens G. e.a. ,1982) in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken werd dit project als zeer gunstig gerangschikt. De N121 ontlast de overbelaste provincieweg N15.

7. Een spoedige aanleg van het vak Sint-Katelijne-Waver — Peulis en doortrekking tot op de N10 te Heist-op-den-Berg is gewenst. De aansluiting op het autowegennet is voor het industriepark noodzakelijk.

8. De gemeente pleit voor de uitbouw van de Ijzeren Rijn.

9. Het is gewenst dat de door de NMBS onteigende grondstroken voor overbrugging van de spoorlijn ter hoogte van de overwegen 37 en 39 publiek eigendom blijven.

10. De gemeente rekent op passende logistieke en financiële ondersteuning voor diverse projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid (bv. optimalisering fietspadennet).

11. Een grote hulp voor het verwezenlijken van de algemene doelstellingen is het beschikbaar stellen van subsidies.

12. Binnen 5 jaar zal verzadiging optreden van de N15 en enkele belangrijke kruispunten op de N10 zullen saturatieverschijnselen vertonen. Op de N10 dienen enige kruispunten te worden aangepakt (bv. met Mechelsestraat, Pijpelstraat en met Lerrenkensstraat). Op de N15 is de aanpak van de spoorwegovergang gewenst en een gedeelte van deze weg (Bergstraat) met de Boudewijnlaan (doorgetrokken). Daarnaast dient de doorgang van de N15 door het centrum van de deelgemeente Booischot worden aangepakt met aandacht voor de fietsers.

13. Wisselwerking betreffende informatie bij wegenwerken door hogere overheid aan rijks- en provincieweg is gewenst. Ook is er weinig inzicht of inspraak in de planning.

## 83. Gemeente Herne

### Samenvatting :

1. Er zijn geen bedenkingen ten aanzien van het plan indien er enkele maatregelen worden getroffen. Aanleggen van veilige fietspaden, die vanuit de Stationsstraat worden doorgetrokken naar de Edingssesteenweg en naar de Ninoofsesteenweg. Het kruispunt aan de verkeerslichten moet worden heringericht met een aangepaste verkeerssignalisatie. Op het kruispunt Patriot "Geraardsbergensesteenweg/Edingssesteenweg moet een aangepaste verlichting en een verlichte signalisatie komen.

## 84. Gemeente Herselt

**Samenvatting :**

1. Het centrum van Herselt is momenteel onleefbaar. Problemen vooral tijdens de piekuren met de oversteekbaarheid van de N19. Veel schoolkinderen moeten deze weg oversteken. Bovendien is er veel last van de hoge snelheid van het verkeer. De dorpskern Herselt-centrum dient heringericht te worden en het is wenselijk dat er een omleiding komt rond het centrum.

2. Aansluiting van enkele korte fietspaden is gewenst, o.a. Herentalsestraatweg : N152 en Averbodsestraatweg (gedeelte Averbode)

3. Er moet mogelijkheid zijn voor overleg. Een dienst voor advies zou voor de gemeente belangrijk zijn.

## 85. Gemeente Heusden-Zolder

**Samenvatting :**

1. De gemeente Heusden-Zolder vraagt aandacht voor de gewestweg N719

2. In 1990 heeft de gemeente het initiatief genomen om een globaal verkeersplan voor de gemeente op te stellen. De gemeente vraagt naar de mogelijkheid om hiervoor subsidie te verkrijgen.

## 86. Gemeente Hoegaarden

**Samenvatting :**

1. De gemeente verheugt zich over de integrale aanpak.

2. Gezien zijn bovengewestelijk belang moet het aandeel voor werken aan de RO als een aparte post worden beschouwd, los van het budget van Vlaams-Brabant.

3. De gemeente is van mening dat de N221 een parallelle route is voor de N29 maar dat deze ontbreekt in het VVPV.

4. Met het oog op verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid vraagt de gemeente aandacht voor de herinrichting/aanpassing van de N221 en de geluidsoverlast door de E40.

5. M.b.t. het stimuleren van alternatieven voor het autoverkeer pleit de gemeente voor de aanleg van een carpoolparking ter hoogte van Rommersom, een extra parking bij het station van Tienen, het verlengen van de buslijn Leuven-Meldert van Meldert tot Hoegaarden-Centrum en de aanleg van een recreatief fietspad in de richting van Tienen.

## 87. Gemeente Hoeilaart

**Samenvatting :**

1. De volgende maatregelen zijn gewenst :

- de bouw van een tunnel op de Ring van Brussel, ter hoogte van Welriekende ;
- het plaatsen van verkeerslichten langs de Terhulpssteenweg ;
- het aanbrengen van parkeerruimte ter hoogte van de Wedrenbaan in Groenendaal.

## 88. Gemeente Holsbeek

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad adviseert om het openbaar vervoer te verbeteren aangezien lijn 10 op zondag niet meer rijdt, de dienstregeling in de week verbeterd kan worden en

op schooluren de bussen nogal overbevolkt zijn. T.a.v. de tarieven en de geldigheid van de abonnementen wordt geadviseerd om deze te verbeteren.

2. De verkeersveiligheid op de N223 Aarschot-Sint-Joris-Winge verdient nogmaals de aandacht. Aan de gemeenten dienen extra financiële middelen ter beschikking gesteld te worden om ook de verkeersveiligheid binnen de dorpskernen te verbeteren.

3. De gemeenteraad wijst erop dat Leuven niet werd opgenomen bij de projecten voor een fietsroute-netwerk.

4. De gemeente Holsbeek hoopt dat de politieke wil aanwezig is om het VVPV waar te maken en wijst erop dat verkeer, ruimtelijke ordening economie en milieu niet langer een apart leven mogen leiden.

#### 89. Gemeente Hooglede

##### **Samenvatting :**

1. Gunstig advies wordt gegeven over de hoofdlijnen mits bijzondere aandacht wordt besteed aan de volgende bekommernissen.

2. Speciale aandacht en middelen dienen ter beschikking te worden gesteld om het o.v. in de landelijke regio's verder uit te bouwen. In de gemeente Hooglede wordt gedacht aan landelijke kernen, zoals Sint-Jozef, via het o.v. een betere aansluiting te geven met het centrum en met Roeselare. Tevens moet worden nagegaan of een verbinding tussen Hooglede en Gits mogelijk is.

3. De noodzaak van de voltooiing van de Ring rond Roeselare wordt steeds dringender, rekening houdend met de verdere economische ontwikkeling van de as **Roeselare-Kortrijk** en de verbinding naar Zeebrugge toe.

4. De grote verkeersassen dienen geoptimaliseerd te worden, waarbij het doorgaand verkeer uit de dorpskernen wordt geweerd ; zelfs als de assen gewestwegen of provinciale wegen zijn.

5. In de dorpskernen moeten zone 30 en snelheidsremmende ingrepen worden aangemoedigd.

6. De financiële weerslag van de te nemen maatregelen mag niet worden verhaald op de gemeenten.

#### 90. Gemeente Hoogstraten

##### **Samenvatting :**

1. Het college onderschrijft de algemene doelstellingen van het VVPV, maar stelt dat de kostenraming erg vaag is en vooral oncontroleerbaar.

2. Het college stelt vast dat er niets is opgegeven over de Noorderkempen of over Hoogstraten.

3. Het college vraagt om prioriteiten programma's voor de aanleg van fietspaden en de actie leefbare doortochten. Ook vraagt het college de meest positieve medewerking van het Bestuur de Gewestwegen in realisaties voor meer verkeersveiligheid.

4. T.a.v. het verkeerstoezicht wordt gepleit om inkomsten uit bekeuringen in de gemeente kas terug te vloeien.

#### 91. Gemeente Houthalen-Helchteren

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad spreekt zijn waardering uit voor het VVPV.

2. Van groot belang acht de gemeente de realisatie van de Noord-Zuid verbinding. De gemeenteraad rekent er stellig op dat er voor 1995 een oplossing komt.

3. De gemeente stelt voor om een grotere autonomie te verlenen aan **gemeentebesturen** t.a.v. bekeuringen door de politie.

## 92. Gemeente Hove

**Samenvatting :**

1. De gemeente Hove verklaart zich akkoord met de globale visie van het WPV, maar vindt de oplossingen soms te vaag. Hij is van mening dat de voorgestelde bedragen wat aan de lage kant zijn.
2. T.a.v. het o.v. is de gemeente van mening dat STAR 21 en de SST geen **kwaliteitsverlies** voor de inwoners van Hove mogen betekenen. Gevraagd wordt om de aanleg van de tramverbinding op de NI.
3. Tot voldoening van de vergadering is de Grote Ring van Antwerpen niet terug te vinden in het VVPV. Het tracé dient nu weggelaten te worden van het gewestplan.
4. T.a.v. vliegveld Antwerpen is men van mening dat er te weinig rekening gehouden is met de invloed van de SST op het verkeerspatroon op het vliegveld. De voorgestelde verlenging van de startbaan zou een sterke weerslag hebben op de rust en stilte in de gemeente, de gemeente eist voldoende inspraak in de besluitvorming.

## 93. Gemeente Huldenberg

**Samenvatting :**

1. De werkgroep Veilig Verkeer adviseert namens de gemeente Huldenberg om t.b.v. de zwakkere weggebruiker voetpaden en fietspaden te realiseren, de **openbaar-vervoers**haltes te herstellen en de snelheid van voertuigen te verlagen. De werkgroep pleit voor de invoering van een 30km zone.

## 94. Gemeente Hulshout

**Samenvatting :**

1. Erkend wordt de globale visie van het plan, waar gesteld wordt dat de zwakke weggebruikers prioritair beschermd dienen te worden en de mobiliteit moet verhogen waar dit noodzakelijk blijkt met de nadruk op het openbaar vervoer. Hierbij is terecht de ruimtelijke ordening betrokken.
2. Het plan is vooral opgemaakt voor stedelijke agglomeraties. Er moeten andere criteria komen voor fietspaden in landelijke gebieden.
3. De PTD beknot de autonomie van de gemeente door het opdringen van hun visie. Hiermee samenhangend zijn er inhoudelijk veel bezwaren tegen het plan te maken. Het idee van de ringlanen wordt verlaten, terwijl deze hun nut hebben bij het **terugdringen** van de verkeerschaos in de grotere centra. Daarnaast wordt de **signalisatie-problematiek** (angstvallig ?) gemeden. De PTD neemt vaak een loopje met de veiligste oplossing c.q. de zwakke weggebruikers, waarbij de tijdsduur welke de PTD zich toemeet om tot een plausibele oplossing van een verkeersprobleem te komen lamentabel lang is.
4. Het overbelasten van Hulshout-centrum wordt stilaan een probleem.
5. Langs de provincieweg Westerlo-Mechelen (N15) in de dorpskern Westmeerbeek dient een fietspad te komen.

## 95. Gemeente Kalmthout

**Samenvatting :**

1. De gemeente Kalmthout vraagt aandacht voor de problematiek van de **gewestwegen** die de gemeente doorsnijden. Het gaat hierbij om de N111, de N117, de N122 en de kruispunten van deze wegen.
2. Verder vraagt de gemeente om verbetering van het o.v.. De bestaande dienstverlening mag geenszins opgeofferd worden aan de wensen van Nederland voor een **supersnelle** trein.

3. Tenslotte wil de gemeente wijzen op de noodzaak van gewestelijke coördinatie voor aanleg van over de gemeentegrenzen heen aansluitende fietspaden.

#### 96. Gemeente Kampenhout

##### **Samenvatting :**

1. De fracties van de verschillende Kampenhoutse politieke partijen gaan in grote lijnen accoord met het standpunt van de VU.

2. De VU vraagt dat de 85 miljoen uit het reserveplan zouden worden aangewend in 1991, dat er op nader genoemde lokaties verkeerslichten worden geplaatst en dat de aansluiting tussen de buslijnen BK/BH en de lijn Leuven-Mechelen wordt verbeterd.

#### 97. Gemeente Kapellen

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Kapellen overweegt dat het kruispunt N11-N111 reeds in aanmerking kwam voor uitvoering maar tot op heden nog niet werd uitgevoerd.

2. De gemeente beveelt aan om het kruispunt Oude Bergsebaan-N11-Klein Heiken te herinrichten en fietspaden aan te leggen langs de N11.

3. Een melding dat het goederenvervoer uit Kapellen wordt geweerd door de aanleg van de havenweg richting Nederland wordt gemist.

4. Alhoewel Kapellen niet de in de lijst van 44 onveiligste gemeenten voor komt zal toch een verkeersveiligheidsplan noodzakelijk zijn in verband met de komst van de TGV.

#### 98. Gemeente Kaprijke

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad vraagt om raadpleging van alle betrokken gemeenten bij de ombouw van de N49 tot autosnelweg.

2. De gemeenteraad vraagt dat zo spoedig mogelijk het gemeentelijke verkeersplan wordt opgesteld, na het instellen van de subsidieregeling.

#### 99. Gemeente Kasterlee

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Kasterlee gaat principieel akkoord met het plan.

2. De gemeente heeft de volgende bemerkingen :

— bij de verdere aanleg van de expresweg moeten de gevraagde beschermende maatregelen worden uitgevoerd ;

— er moet dringend werk gemaakt worden van de doortocht van de N123 door Lichtaart ;

— langs de N123 tussen Retie en Kasterlee moet een fietspad aangelegd worden.

#### 100. Gemeente Kinrooi

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Kinrooi vraagt dringend om de volgende projecten.

— Vrijliggende fietspaden langs de N762 (Kinrooi-Maaseik) en de N78 (Kessenich-Maaseik).

- Veilige doortochten door Ophoven en Molenbeersel (N78-N762).
- Herinrichting van kruispunt Breeërsteenweg-Schoolstraat-Drietak.

#### 101. Gemeente Knesselare

##### **Samenvatting :**

1. Het VVPV heeft weinig of geen betrekking op de rijkswegen in de gemeente Knesselare. Er wordt op aangedrongen maatregelen te nemen om vooral het zwaar verkeer uit de dorpskern te weren.

#### 102. Gemeente Knokke-Heist

##### **Samenvatting :**

1. Het VVPV wordt gunstig geadviseerd mits :

- geen aanleg van de A11 ;
- alle zwaar vervoer op grondgebied Brugge via de normale autosnelweg naar Brugge en dan Zeebrugge ;
- als alternatief voor het zwaar vervoer op de weg dient het goederenvervoer per spoor gestimuleerd te worden ;
- geen verbreding kanaal Gent/Zelzate ;
- als alternatief voor het Noorderkanaal wordt geopteerd voor een duwvaartproject via de Schelde ;
- vervoer per pijpleidingen in de gemeente Knokke-Heist beperken.

2. Het beleidsplan wordt inhoudelijk positief gewaardeerd. De brochure zelf wordt minder positief ontvangen. Deze had veel beknopter, leesbaarder en concreter moeten zijn.

3. Er dient aandacht te zijn voor de toenemende parkeerproblemen, en vooral het parkeer-zoek verkeer.

4. De volgende maatregelen zijn gewenst :

- herinrichting N34 (4 rijstroken met veel te hoge snelheden) ;
- herinrichting M. Lippensplein (N49) ;
- snelheidsremmende maatregelen op Knokkestraat (N359)

#### 103. Gemeente Koekelare

##### **Samenvatting :**

1. Geen opmerkingen.

#### 104. Gemeente Koksijde

##### **Samenvatting :**

1. De politieinspecteur van de gemeente Koksijde suggereert in de vragenlijst van de VBSG om op de Koninklijke baan het aantal overwegen te verminderen en verkeerslichten te plaatsen.

## 105. Gemeente Kontich

**Samenvatting :**

1. Het plan wordt positief beoordeeld. Kritiek is er op de volgende punten :
  - de landelijke gebieden blijven in de kou ;
  - men gaat teveel uit van de stijging van het autoverkeer en de individuele keuzevrijheid. Er moet meer aandacht gaan naar mentaliteitsverandering en daadwerkelijke matiging van het autogebruik ;
  - meer aandacht voor een geïntegreerde planning met andere ministeries ;
  - de concrete uitvoering blijft vaag ;
  - naast een milieueffectrapportage moet voor grote projecten ook een **mobiliteitseffectrapportage** opgelegd worden.
2. Concrete aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langs de N1 , N171, E19 en N173. Een noordelijke en een zuidelijke verbindingsweg is nodig tussen de N1 en de N171 ter ontlasting van het doorgaande verkeer door de kom.
3. Het o.v. moet ook tussen de woonkernen in de agglomeratie geoptimaliseerd worden.

## 106. Gemeente Kortesseem

**Samenvatting :**

1. De gemeente Kortesseem deelt mee dat gewerkt wordt aan een verkeersstudie. Een reactie op het WPV is nu nog niet mogelijk.
2. De gemeente deelt mee graag voor een staatstoelage in aanmerking te komen.

## 107. Gemeente Kruibeke

**Samenvatting :**

1. De algemene lijn van het WPV wordt onderschreven. Het plan geeft echter te weinig richtdoelstellingen t.a.v. de gemeentelijke verkeerssituatie.
2. De gemeente pleit voor een Vlaamse o.v.-as Oostende-Gent-Antwerpen, een betere organisatie van het o.v. en meer aandacht voor de zwakke weggebruiker.
3. De gemeente is van mening dat er een o.v.-relatie voorzien dient te worden tussen Antwerpen (incl. het havengebied) en het Waasland (Kruibeke, Beveren, St. Niklaas) en binnen het havengebied. Verder dient er een treinverbinding tussen L.O. en R.O. en naar de kerncentrale in Doel. De busterminal van waaruit het Waasland bedient wordt moet aangesloten te worden op de premetro. Er dient tenminste 1 stopplaats in Rupelmonde te worden voorzien voor de sneldienst Antwerpen-Temse-Hamme.
4. Tussen Antwerpen/L.O. en het Waasland moet ook een fietspadennet worden aangelegd.
5. Nu de grote ring rond Antwerpen definitief is afgewezen moet ook de verbinding tussen de E17 en A11 geschrapt worden. Bij de verbetering van de opritten van de Kennedytunnel dient voorzien te worden in een rechtstreekse verbinding tussen de E17 en de premetro.

## 108. Gemeente Laarne

**Samenvatting :**

1. De gemeente Laarne vraagt om verbetering van het o.v. naar de Gentse kanaalzone en wijst erop dat o.v. tussen de beide deelgemeenten Laarne en Kalken momenteel ontbreekt.
2. De gemeente vraagt prioriteit voor verbetering van de fietspaden langs de N449, beveiliging van de Broekstraat die een verbindingsweg is geworden tussen de R4 en de industriezone te Wetteren, subsidiëring van aanpassingswerken voor verkeersveiligheid en verbetering en uitbreiding van de ongevalsstatistieken.



## 109. Gemeente Lanaken

**Samenvatting :**

1. De gemeente Lanaken acht het goed dat er een WPV gemaakt is. Algemene kritiek is dat de doelstellingen te weinig vergaand zijn en dat het te veel geconcentreerd is op fileproblemen rond de grote steden. Verder is er geen aandacht voor het grensverkeer.

2. M.b.t. het o.v. merkt de gemeente op dat het algemeen bekend is dat Limburg slecht scoort. Daarom dient er nog meer aandacht besteed te worden aan de gebruiksvriendelijkheid en aan de organisatie en inrichting van de halteplaatsen. Concreet worden o.a. genoemd de uitbouw van een autobusstation langs de Europalaan en de heropening van de spoorverbinding Hasselt-Maastricht. Als gevolg van de slechte o.v.-bediening van Limburg is de gemeente Lanaken van mening dat de verwachte mobiliteitsgroei van 40 % in Limburg nog hoger zal zijn.

3. T.a.v. de verkeersleefbaarheid wordt erop gewezen dat niet overal volstaan kan worden met een herinrichting van doortochten. Soms moet een ringweg oplossing bieden. Ringwegen zijn gewenst om Rekem (N78) en om Smeermaas en Veldwezelt. Bij herinrichtingen moet terdege rekening gehouden worden met geluidshinder en luchtkwaliteit. Bij de analyse van parallelle routes ontbreken een aantal wegen : N2 (gedeelte Bilzen-Maastricht), N77 (Lanaken-ZutendaalGenk) en N78 (Vroenhoven-Veldwezelt-Lanaken).

4. T.a.v. de verkeersveiligheid noemt de gemeente de reductiedoelstelling van 10 % te weinig vergaand. Verder dringt de gemeente aan op een verbetering van de verwerking van ongevalsgegevens : uniform en ook de enkel stoffelijke schade. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de onveilige kruispunten Tournebride (N78 met N766 en N78 met N78A) en kruispunten N77-H. Dunantstraat.

5. T.b.v. het langzaam verkeer stelt de gemeente een fietsroutenetwerk voor bestaande uit Veldwezelt-Briegden-Lanaken, Maastricht-Veldwezelt en verbindingen met Lanaken-Centrum vanuit de omliggende wijken.

6. De gemeente dringt aan op een plan Ruimtelijk Ordening ter vervanging van het volledig achterhaalde Gewestplan.

7. T.a.v. de binnenvaart verdient het Cabergkanaal prioriteit.

8. M.b.t. de regionale luchthavens betreurt de gemeente het ontbreken van aandacht voor het grensoverschrijdende verkeer. De plannen voor een oost-westbaan te Beek zal een enorme hinder voor Lanaken veroorzaken.

9. In het kader van het algemene verkeersbeleid wordt gesteld dat de pakkans bij snelheidsovertredingen vergroot moet worden.

## 110. Gemeente Landen

**Samenvatting :**

1. In de regionale commissie moeten vertegenwoordigers uit diverse doelgroepen van de gemeente zetelen.

2. De nieuwe spoorlijn Landen-Hasselt ligt aan de kant van een residentiële wijk en een stedelijke kinderkribbe. 3 Binnen 5 jaar komen de volgende problemen voor :

— op enkele plaatsen ontstaat grote parkeerdrukke, waaronder het station van Landen ;

— onaangenaam winkelen op de drukke Stationsstraat ;

— ongeordend verkeer en parkeren op Stationsplein ;

— te veel zwaar verkeer in stadscentrum, vooral op de verbinding E40 naar Orsmaal ;

— conflictsituaties in de stadskern tussen de zwakke verkeersdeelnemers en het gemotoriseerd verkeer.

4. Aandacht wordt gevraagd voor de mensen die wonen in de onmiddellijke omgeving van het openbaar vervoer. Voor de gebruiker van het openbaar vervoer moet het aangenamer worden gemaakt op het gebied van de omgeving. Hierbij speelt een herinrichting van het Stationsplein een belangrijke rol.

5. Op N80 t.h.v. Walshoutem, Wezeren zijn dringend herstellingswerken nodig. Voor de gewestwegen N80, N283 en N279 zijn verbeteringswerken nodig om kruispunten in de deelgemeente veiliger te maken. Bovendien dienen deze wegen voorzien te worden van fietspaden.

6. De verkeerscommissie verleent gunstig advies.

#### 111. Gemeente Langemark-Poelkapelle

##### **Samenvatting :**

1. Rekening houdend met lokale vaststellingen en lokale situaties kan een gunstig advies worden uitgebracht.

2. Het VVPV richt zich naar grotere entiteiten, waar de gestelde problematiek zich intenser manifesteert. In deze visie zijn er nauwelijks problemen in Langemark-Poelkapelle, mede door het ontbreken van verkeersstromen.

#### 112. Gemeente Lebbeke

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad maakt de standpunten van de SP-, CVP- en PVV-fractie over.

2. De SP-fractie heeft uitgebreid een standpunt geformuleerd. De fractie waardeert de poging om een geïntegreerd beleidsplan op te bouwen maar is van mening dat er in feite geen sprake is van een plan : daarvoor ontbreken te veel elementen, zoals een globale visie. Het opbouwen van een sturend beleid is pas mogelijk wanneer een meer integrale benadering van de verschillende beleidssectoren wordt opgebouwd. Het lijkt dan ook verdedigbaar dat deze integrale benadering wordt naar voren geschoven. Men mag verwachten dat elk goed bedoeld sturend en integraal beleid niet haalbaar is indien men geen totale andere administratie voor ogen heeft.

3. De SP-fractie is van mening dat de hoofddoelstelling t.a.v. de individuele keuzevrijheid te absoluut gesteld lijkt. Scherpere randvoorwaarden of beperkingen zullen moeten gesteld worden, met name inzake maatschappelijke kosten, verkeersveiligheid en leefomgeving.

4. Het valt de SP-fractie op dat er geen duidelijk hiërarchie tussen de verschillende doelstellingen wordt aangegeven.

5. Het valt de SP-fractie op dat de bestaande ruimtelijke structuren als één van de belangrijkste oorzaken wordt aangeduid. Nochtans wordt hierbij geen of onvoldoende prioriteit gelegd en wordt in het programma onvoldoende aandacht aan besteed.

6. De SP-fractie vindt het onderdeel over mobiliteit en leefbaarheid zeer zwak uitgebouwd, men beperkt zich tot de geluids en visuele hinder.

7. De verkeersveiligheidsdoelstelling is volgens de SP-fractie algemeen aanvaard. Positief is dat men zowel de subjectieve als de objectieve onveiligheid wil verminderen. In de begroting 1991 worden onvoldoende middelen voorzien om het verkeersveiligheidsprobleem op een systematische manier aan te pakken. Tevens moet het gebrek aan financiële middelen om een gemeentelijk verkeersbeleid te voeren en te uit te werken, worden opgelost. Een gemeentelijk verkeersveiligheidsfonds zou in deze behoefte kunne voorzien. Voor Lebbeke vragen alle fracties om de aanpassing van de gewestweg N47 over het ganse grondgebied.

8. Alle fracties opteren voor een goed uitgerust openbaar vervoersnet, bijvoorbeeld door het inleggen van meer autobussen, ook tussen de deelgemeenten. De SP-fractie is van mening dat voor aanvullende vervoersalternatieven moet worden gezorgd. Initiatieven als de belbus, taxicheques, buurtbus... kunnen hiertoe behoren.

9. De SP-fractie vraagt om de mogelijkheid om in het gemeentelijk personeelskader verkeerskundigen aan te werven.

10. De CVP- en PVV-fractie opteren voor een oplossing voor het probleem van het zware vervoer naar de industriekern Wieze.

## 113. Gemeente Leopoldsburg

**Samenvatting :**

1. De gemeente Leopoldsburg verleent een gunstig advies.

## 114. Gemeente Lichtervelde

**Samenvatting :**

1. Het gemeentebestuur is positief over het initiatief van de Minister dat een nuttig document zal opleveren en het resultaat is van veel voorbereidend studiewerk. Met de algemene opvattingen van het plan wordt akkoord gegaan.

2. De gemeente behoort tot de 44 onveiligste gemeenten, maar onterecht niet bij de prioritaire, daar veel ongevallen op gemeentewegen een gevolg zijn van het midden van het verkeer van onveilige gewestwegen.

3. De volgende maatregelen worden in overeenstemming met de doelstellingen van het plan gevraagd :

- omsluiting van de onveilige dorpskern door een spoedige afwerking van de zuidelijke omleiding met een functie van verkeersweg en waar geen bebouwing langs de weg wordt toegestaan ;

- aanpassing van onveilig kruispunt „Kruiskalsyde” (N370/N32) en veilig inrichten van kruispunten langs ringweg ;

- afschaffing van de overweg nr. 57, op een gewestweg aan het station te Lichtervelde ;

- aanpassen en herinrichten van de gewestwegen die het centrum doorkruisen vóór een eventuele overname door de gemeente van deze gewestwegen ;

- alle gewestwegen voorzien van fietspaden ;

- aandacht voor overbelasting van de parallelle straten van hoofdwegen in relatie met de belangrijke verblijfsfunctie.

4. Een vaste adviestertermijn moet ingebouwd worden (30 dagen) in de fase van het voorontwerp van het werk.

5. Gevraagd wordt de uitwerking van een afdoende subsidieregeling voor de noodzakelijke aanpassingen aan gemeentewegen, ingevolge werken aan gewestwegen.

## 115. Gemeente Lier

**Samenvatting :**

1. Bij de maatregelen dient rekening gehouden te worden met de plaatselijke noden.

2. Het boek van de ongevallen moet door het rijk worden aangevuld met de ongevallen opgenomen door de politie.

3. Binnen 5 jaar zullen problemen zich voordoen door een toenemende verkeersdruk op de Ring (R10) door een toename op de rijkswegen.

4. De kruispunten van de Ring met de rijkswegen (Aarschotsesteenweg, Kesselsesteenweg, Lispersteenweg, Berlaarsesteenweg en Antwerpsesteenweg) moeten worden aangepakt, rekening houdend met de fietsers. Naast de rijkswegen Aarschotsesteenweg en Kesselsesteenweg zijn zeer dringend fietspaden nodig.

## 116. Gemeente Lierde

**Samenvatting :**

1. De algemene doelstellingen zijn positief

2. Het is betreurenswaardig dat te weinig aandacht besteed wordt aan de sociaal-economische belangen van de regio's die nog achtergesteld zijn op het gebied van moderne weginfrastructuur, zoals Geraardsbergen en omgeving.

3. T.b.v. een verhoogde verkeersveiligheid dienen bijkomende middelen ter beschikking van de gemeenten gesteld te worden.

#### 117. Gemeente Lochristi

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente is van mening dat de inspraak zwaar bemoeilijkt wordt door de omvang van het document en de onoverzichtelijkheid ervan.

2. De gemeente heeft naast waardering voor een aantal positieve elementen kritiek op de tegenstrijdigheid tussen de doelstellingen in het document en de praktische uitwerking ervan in het programma. Met name de beginselverklaring van de Minister dat hij streeft naar „integratie van alle openbare vervoerslijnen, zowel inzake dienstregeling als inzake tarifiering en betaalsystemen” wordt nergens uitgewerkt, zelfs niet in aanzet. Het begrip ‘stadsgewestelijk o.v.’ vindt geen enkele concrete invulling. In de in het vooruitzicht gestelde subsidiëring van gemeentelijke verkeersplannen verheugt de gemeente zich maar maakt zich zorgen over het feit dat er weinig ruimte over zal blijven in de financiële middelen voor een substantiële tussenkomst in de uitvoering van de verkeersplannen (schrikwekkend voorbeeld van de TRP).

3. Bij de sociale aspecten dient ook het element ‘comfort’ van het o.v. te worden bekeken. Bij het leefbaarheidsaspect wordt t.a.v. geluidshinder te weinig aandacht geschonken aan de mogelijkheden van ‘natuurlijke’ afscherming. Bij het veiligheidsaspect dient gewag gemaakt te worden van ouders met kinderbuggy's.

4. T.a.v. het programma heerst er bezorgdheid over het niet opnemen van het pilootproject ‘doortocht Lochristi’ in de topprioriteiten van herinrichting. Eenzelfde bezorgdheid heeft betrekking op het kruispunt N70-N449.

5. Tenslotte vraagt de gemeente aandacht voor de ontoereikendheid van het o.v.. De gemeente meent minstens aanspraak te mogen maken op studie naar het verkrijgen van een verantwoorde herinrichting van de trein-stopplaats te Beervelde.

#### 118. Gemeente Lommel

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Lommel vindt het positief dat het mobiliteitsvraagstuk in zijn totaliteit wordt benaderd. Opgemerkt wordt dat een lange-termijnvisie ontbreekt.

2. Een algemene kostenverhoging van de autokosten wordt ondemocratisch gevonden omdat de minst kapitaalkrachtigen het eerste slachtoffer zullen zijn.

3. De verkeersveiligheid moet niet alleen op letselongevallen gebaseerd worden maar ook op de ernst van de ongevallen en op uitsluitend materiële schade. Daarnaast moet de aansporing om aan de verkeersveiligheid te werken leiden tot het bieden van financiële mogelijkheden.

4. Bij de uitwerking van het beleid begeeft de minister zich buiten zijn domein (ruimtelijke ordening, spoorvervoer, leefmilieu).

5. Het programma bevat weinig concrete initiatieven.

6. Bij het langzaam verkeer wordt de voetganger vergeten. De gemeente vraagt om vrijliggende fietspaden langs de N746 en de N712.

7. De gemeente vraagt om de treinverbindingen van Neerpelt naar Antwerpen te verbeteren door elektrificatie van de lijn, door de aanleg van een tweede spoor tussen Neerpelt en Mol en door nieuwe treinstellen op deze lijn. De gemeente realiseert zich dat het o.v. per trein een nationale materie is gebleven.

8. De gemeente Lommel vraagt om de aanleg van een noord-zuid verbinding tussen Lommel en de A2. Tenslotte moet er werk gemaakt worden van de N71 tussen Mol en Geel en moet de N715 op Lommels grondgebied worden heringericht.

## 119. Gemeente Lovendegem

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad van Lovendegem stelt een aantal verbeteringen aan de N9 voor.
2. De gemeenteraad verlangt dat de R4 rond Gent geen bijkomende vervoerslast geeft voor de Lovendegemse deelgemeente Vinderhoute.
3. Lovendegem wenst o.v. op de gemeente Vinderhoute en een betere verbinding met Eeklo.
4. Tenslotte stelt de gemeente voor om een investeringsfonds voor verkeersveiligheid op lokaal vlak op te richten.

## 120. Gemeente Lubbeek

**Samenvatting :**

Nog geen inhoudelijke reactie ontvangen.

## 121. Gemeente Lummen

**Samenvatting :**

1. De inspraakgroep verkeer heeft in de gemeente een **opdeling** gemaakt in 3 soorten wegen, nl. wegen prioritair voor auto's (max. snelheid 90 **km/uur**), wegen waar auto en langzaam verkeer in harmonie verkeren (max. snelheid 50 **km/uur**) en wegen **prioritair** voor langzaam verkeer (max. snelheid 30 **km/uur**). De gemeente is bereid deze visie toe te lichten.

## 122. Gemeente Maasmechelen

**Samenvatting :**

1. De gemeente Maasmechelen merkt op dat de scheiding tussen de verschillende beleidsdomeinen en de sector verkeer en vervoer wordt voortgezet.
2. Op het gebied van het leefmilieu levert het plan nauwelijks een bijdrage. De geluidsoverlast van de E314 en van vliegveld Maastricht krijgt geen aandacht.
3. De gemeente vraagt aandacht voor de specifieke situatie op de N78. In het plan zijn geen adequate gegevens terug te vinden m.b.t. het herkomst- en **bestemmingsverkeer** en de motieven per vervoerwijzen.
4. De maatstaven tot het bepalen van onveilige punten zijn niet representatief. Het is niet duidelijk met welke maatregelen een reductie met 10 % bereikt zal worden.
5. De gemeente vraagt om veiliger fietspaden op zijn grondgebied.
6. In het plan ontbreken aanpassingen i.v.m. het o.v. in landelijke gebieden en onderzoek naar railverbindingen
7. De oprichting van een mobiliteitsfonds is lovenswaardig. De gemeente wenst hierin aandacht voor gemeenten met een permanente dienst ter bevordering van de verkeersveiligheid.

## 123. Gemeente Machelen

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad vraagt m.b.t. de vergroting van leefbaarheid en veiligheid **prioritaire** aandacht voor het afsluiten van de afrit Diegem op de RO, herinrichting van kruispunt N21-**Albertlaan**, herinrichting van de N21 tussen RO en R22 en een verkeersveilige oplossing voor 2 kruisingen met de R22.

2. De gemeenteraad dringt erop aan dat een efficiënt o.v. wordt uitgewerkt waarbij een samenwerking met de MIVB wordt voorgesteld alsmede een metroverbinding tussen luchthavengebied en het centrum van Brussel.

#### 124. Gemeente Maldegem

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad stelt voor om de N410 op de A11 aan te sluiten teneinde doorgaand verkeer vanuit Nederland uit de gemeente te weren. Verder vraagt de gemeente om herinrichting van de kruispunten met de N9 in Adegem, van het kruispunt N9-N498 en N9-Staatsbaan. Tenslotte wordt de aanleg van 2 voetgangers-fietsertunnels langs de N44 gevraagd.

#### 125. Gemeente Malle

##### **Samenvatting :**

1. De basisprincipes kunnen de goedkeuring wegdragen.
2. De gemeente is van mening dat aangezien het merendeel van de verkeersongevallen op gewestwegen plaatsvindt er een billijke verdeelsleutel gevonden moet worden om kosten van verkeersplannen te spreiden tussen de Vlaamse Executieve en de gemeente. Het idee dat de gemeente, als is het maar ten dele, voor kosten aan gewestwegen moeten instaan lijkt de gemeente volkomen irreëel.
3. Er is te weinig aandacht gegeven aan de toename van het goederenvervoer via de baan.
4. M.b.t. de financiële middelen lijkt drie miljard per jaar een druppel op een hete plaat.
5. M.b.t. de veiligheid en leefbaarheid vraagt de gemeente aandacht voor de herinrichting van de kruispunten N14-N153-Kloosterstraat en N12-N153-Kloosterstraat en de doortochten van de N179, N12 en N14 en de aanleg van fietspaden langs de N12 (Westmalle-Schilde), de N14 (Oostmalle-Rijkevoorsel) en de N133 (Westmalle-Brecht).
6. De gemeente vraagt om het herstel van het o.v. naar de omliggende gemeenten.

#### 126. Gemeente Markedal

##### **Samenvatting :**

1. Gunstig advies

#### 127. Gemeente Meerhout

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad onderschrijft de algemene doelstellingen van het VVPV. De raad vreest echter dat het plan in zijn totaliteit niet haalbaar zal zijn. In het VVPV wordt echter niet duidelijk gemaakt wie wat, via welke stappen en op welke termijn moet doen. De omvangrijkheid van het plan bemoeilijkt de inspraak.
2. De financiering lijkt te vaag en onvoldoende concreet.
3. De kleine gemeenten krijgen onvoldoende aandacht. Evenzo krijgt het onderhoud te weinig aandacht.
4. Coördinatie tussen de verschillende beleidsdomeinen en tussen gewest en gemeente is noodzakelijk.
5. Een Vlaamse Adviesraad voor verkeer en vervoer wordt toegejuicht maar mag de uitvoering van plannen niet te lang ophouden.

6. Het o.v. moet aantrekkelijker gemaakt worden. Er wordt aangedrongen om de verwaarlozing van spoorverbindingen vanuit de Kempen te stoppen en de lijn Geel-Mol-Neerpelt-Nederland te elektrificeren en de Ijzeren Rijn te verwezenlijken.

7. De gemeente vraagt aandacht voor een aantal lokale verkeersproblemen.

#### 128. Gemeente Meeuwen-Gruitrode

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Meeuwen-Gruitrode is van mening dat voor het in de algemene doelstelling genoemde probleem geen algemeen plan kan worden uitgewerkt. Een plan op meso- of microschaal zou beter zijn.

2. Op het gebied van de verkeersveiligheid dienen het aantal en ook de ernst van de ongevallen en de onveiligheid in acht genomen te worden.

3. Het overbodig verkeer dient geweerd te worden in dorpscentra en het goederenvervoer per spoor dient aantrekkelijker gemaakt te worden. Verder dienen maatregelen om de verkeerssnelheid te verlagen vooropgesteld te worden.

4. Het o.v. moet uitgebreid worden.

5. Veiliger fietsroutes moeten gerealiseerd worden.

#### 129. Gemeente Meise

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad brengt een gunstig advies uit over het VVPV en sluit zich aan bij de bemerkingen die in een hoorzitting over het WPV gemaakt zijn.

2. In de hoorzitting worden o.m. de volgende opmerkingen geplaatst.

— De regio ondervindt veel lawaaihinder van zowel Zaventem als Grimbergen.

— De manier waarop het mobiliteitsfonds de nodige financiële middelen kan aanbrengen is niet genoeg omschreven.

— T.a.v. het o.v. wordt vastgesteld dat de gebruikers dikwijls het slachtoffer zijn van de concurrentiestrijd tussen het stads- en regiovervoer.

— De aanleg van parkeerhavens rond de grote steden komt in het WPV helemaal niet ter sprake. Nochtans heeft de parkeerhaven te Brugge haar nut bewezen.

— De A12 moet zo snel mogelijk een autostrade worden.

— Niet alleen fietspadennet uitbreiden waar veel fietsers geteld worden. Het feit dat op bepaalde plaatsen weinig fietsers zijn is louter het gevolg van het ontbreken van fietspaden.

— Het aantal doden mag niet doorslaggevend zijn om dode punten aan te pakken. Er zijn veel plaatsen die levensgevaarlijk zijn maar waar toch maar weinig dodelijke slachtoffers zijn gevallen.

— Het zwaarder belasten van de automobilist kan alleen overwogen worden als het o.v. een goed alternatief is.

3. Bijgevoegd is een tekst van de heer Snauwaert die identiek is aan de reactie van de Wakkere Burger, gemeente Destelbergen.

#### 130. Gemeente Melle

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad verleent gunstig advies en dringt met het oog op de verkeersveiligheid aan op de ontubbeling van het fietspad tussen de Kapellestraat en de Collegebaan.

## 131. Gemeente Merchtem

**Samenvatting :**

1. De gemeente Merchtem vraagt om een verbinding tussen de provinciewegen **Brusselsesteenweg** en **Wolvertemsesteenweg** en aandacht voor de verbinding tussen de **Wolvertemsesteenweg** en de **N211** (naar **Opwijk** en **Aalst**).

2. De gemeente wijst erop dat de **Steenweg** naar **Asse-Nieuwelaan (Asse(N9)-A12)** intens gebruikt wordt als alternatief voor de **Brusselse Ring**. De weg is hierop niet berekend. Overdracht aan het patrimonium van het gewest is volgens de gemeente logisch.

3. De gemeente Merchtem suggereert om in het **VVPV** te voorzien in een degelijke opleiding als verkeerskundige voor verantwoordelijken op alle niveaus (gewest, provincie en gemeente) teneinde het overleg en de samenspraak te optimaliseren.

## 132. Gemeente Merksplas

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad merkt op dat het autoverkeer alleen door lastenverhogingen beperkt kan worden als waardevolle alternatieven geboden worden.

2. De aanleg van fietspaden moet sterk toenemen.

3. Gemeenten die op eigen grondgebied grote inspanningen willen leveren moeten kunnen rekenen op de medewerking van de overheid voor wat betreft steun en advies, goedkeuring binnen redelijke tijdslimiet, subsidiëring, enz.

## 133. Gemeente Middelkerke

**Samenvatting :**

1. De raad vraagt bijzondere aandacht voor volgende probleemgevallen :

– het ontbreken van rechtstreeks openbaar vervoer vanuit de deelgemeenten **Schore**, **Mannekensvere**, **St. Pieterskapelle**, **Slijpe**, **Leffinge** en **Wilskerke** naar **Middelkerke-centrum** ;

– aangedrongen wordt op een vermindering van de oefenvluchten, vooral in het toeristisch seizoen en naleving van de geluidsnormering op het luchthavenverkeer ;

– afschaffing van de plannen tot verbreding van het kanaal **Nieuwpoort-Plassendale** ;

– plaatsing van driekleurige signalisatie op gevaarlijk kruispunt **Oostandelaan (N318)-Kalkaartweg (N324)** ;

– de doortocht van de **N34** op de wijk **Middelkerke-uitbreiding** en **Westende-Bad** en de gevaarlijke bocht bij militair kamp te **Lombardije** ;

– maatregelen en verkeersremmende ingreep op de **N367** in de doortocht van de deelgemeente **Mannekensvere** ;

– het bannen van het doorgaand verkeer en maatregelen ter bevordering van het voetgangersverkeer in de doortocht te **Leffinge** ;

– de aanleg van de ringweg rond de deelgemeente **Slijpe** ;

– de aanleg van de ringweg naar **Middelkerke-West** ;

– de aanleg van een ringweg rond de deelgemeente **Wilskerke**.

## 134. Gemeente Mol

**Samenvatting :**

1. De gemeente Mol heeft een beleidsplan **Verkeer en Vervoer** laten maken, waarin alle gewenste lokale maatregelen zijn opgenomen.



2. T.a.v. het WPV merkt de gemeente op dat de in de tabel op blz. 91 opgenomen gevaarlijke kruispunten (N103 met Bergstraat en Kloosterstraat) bij de gemeente niet als gevaarlijk bekend staan.

3. Op de hoorzitting in de gemeente Mol werd o.a. opgemerkt dat in het rapport weinig is terug te vinden m.b.t. openbaar vervoer, dat m.b.t. de leefbaarheid het probleem van de oversteekbaarheid niet is meegenomen, dat het de vraag is welke garanties er zijn dat het plan door opvolgers van de minister verder zal worden uitgevoerd en werd de vraag gesteld waar de middelen voor het mobiliteitsfonds vandaan moeten komen.

#### 135. Gemeente Moorslede

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad van Moorslede stelt zich de vragen wie de zaak zal financieren en hoe. Tevens adviseert de raad om het boek beter leesbaar te maken.

#### 136. Gemeente Mortsel

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad juicht het initiatief toe. Het VVPV werkt echter te snel van algemene doelstellingen naar concrete maatregelen. De formulering is meestal vaag en onvoldoende onderbouwd.

2. Er dient een samenhangend beleid gevoerd te worden dat alternatieven vervoerswijzen aanmoedigt en ondersteunt. Het o.v. is aan een opwaardering toe. Koppeling van verkeer aan ruimtelijke ordening is een absolute prioriteit. Naast een milieueffectenrapport moet elke belangrijke vestiging voorzien worden van een verkeereffectrapport.

3. De kosten van het plan en de sociale kost van het gekozen vervoermiddel werden niet berekend. Deze moeten in het VVPV worden opgenomen.

4. De doortochten in Mortsel dienen met het oog op de subjectieve verkeersonleefbaarheid te worden herzien.

5. De geplande SST verbinding zou niet ten koste moeten gaan van bestaande treinverbindingen.

6. De gemeenteraad vraagt om een duidelijke uitspraak tegen uitbreiding van de luchthaven van Deurne.

#### 137. Gemeente Nazareth

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad merkt op dat er geen sprake is van een echt beleidsplan omdat te weinig aangeduid is wie, wat, waar doet met welke middelen.

2. M.b.t. het o.v. wordt opgemerkt dat het niet mogelijk zal zijn om 20 % meer reizigers te bereiken zonder een definitieve en bewuste keuze voor dit net te maken.

3. T.a.v. de verkeersveiligheid moet resoluut gekozen worden voor een andere infrastructuur : verkeersveiligheid gaat boven verkeersdoorstroming. Er wordt opgemerkt dat de kruispunten Makro en Grenadierslaan langs de N60 niet opgenomen zijn bij de onveilige kruispunten ondanks 8 letsels per jaar.

4. In het kader van de beleidsadvisering dringt het gemeentebestuur aan op het oprichten van een „instituut voor verkeersveiligheid” waarin de gemeentebesturen met hun concrete voorstellen en plannen voor advies terecht kunnen.

5. M.b.t. de financiën betreurt de gemeenteraad het dat er geen middelen voorzien zijn voor de concrete aanpak van de onveilige situaties. Voorgesteld wordt om een verkeersveiligheidsfonds te creëren waaruit initiatieven vanuit gemeenten gesubsidieerd kunnen worden.

6. Als concrete projecten stelt de gemeente, onder verwijzing naar de beleidsnota i.v.m. „de verkeersonveiligheid op de op de N-wegen, analyse en voorstellen”, voor om de verkeersveiligheid op de gewestwegen te verbeteren, door herinrichting van dwarsprofielen, kruispunten, aansluitingen en het aanleggen van fietspaden enerzijds op de E17, N35 en N60 met nadruk op de verkeersfunctie en anderzijds op de N437 en N452 in functie van de verkeersleefbaarheid.

#### 138. Gemeente Nevele

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad gaat akkoord met de doelstellingen van het WPV.
2. De gemeenteraad beslist dat de mogelijkheden onderzocht worden om de verkeerscirculatie in de gemeente veiliger te maken.
3. De landelijke politie van Nevele suggereert een aantal lokale maatregelen.
4. De gemeenteraad schaart zich achter een motie t.a.v de verkeersinfrastructuurwerken te Hansbeke waarin de overwegen 21, 22 en 23 en de verbinding tussen de N461 en N437 aan de orde zijn.

#### 139. Gemeente Nieuwerkerken

##### **Samenvatting :**

1. Geen opmerkingen

#### 140. Gemeente Olen

##### **Samenvatting :**

1. Het Schepencollege van Olen dringt aan op een goed functionerend en betaalbaar o.v. en een oplossing voor de doortocht N152 door Olen-Centrum.
2. De gemeenteraad vindt dat in geen geval de problemen van de nationale wegen afgewenteld mogen worden op de gemeentelijke wegen. De steden en gemeenten moeten verantwoordelijkheid krijgen voor alle wegen op hun grondgebied.
3. T.a.v. het vrachtvervoer wijst de gemeenteraad erop dat bedrijven kiezen voor de goedkoopste oplossing voor stockbeheer en transport. Anderzijds moet ook milieuhinder door vrachtvervoer in de studie worden opgenomen.
4. Het is de vaste mening van de gemeenteraad dat ieder individu de meest comfortabele vervoerwijze kiest. Om zekerheid over het transport-gedrag te verkrijgen moeten gegevens verzameld worden op uitgebreide schaal (volkstelling). De gemeenteraad beveelt het organiseren van Info-campagnes aan over het schadelijk gebruik van de auto op korte trajecten.
5. AGALEV-Olen is van mening dat de prognose van de mobiliteit ondergewaardeerd is. Een groei van 70 % zou een meer realistische schatting zijn. Het milieu vraagt om een ernstiger aanpak van automobilititeit dan het VVPV voorstelt. In dit verband merkt AGALEV-Olen op dat er slechts 6 gemeenten geselecteerd zijn voor fietsroutenetwerken (op onduidelijke basis) en dat maatregelen ter bevordering van het o.v. miniem zijn. Het VVPV concentreert zich te zeer op de fileproblemen rond de grote agglomeraties en te weinig op de landelijke en verstedelijkte gebieden. T.a.v. de verkeersveiligheid moeten gemeentebesturen meer ondersteuning krijgen in het verkeersveiliger maken van hun wegnnet.
6. AGALEV-Olen vraagt om de uitvoering van o.m. de volgende projecten.
  - Verkeersveiliger maken van de kruispunten Geelseweg-Neerbuul-Oevelseweg, Moleneinde-Hoogbuul, HoogbuulIndustrielaan, Boudewijnlaan-Industrielaan-Hezewijk en van de invalsweg Herentals-Aarschot (N152).
  - Olense fietspadenplan (snelle subsidiëring).
  - Herinvoering van o.v. naar St.-Jozef-Olen en O.L.V.-Olen in het weekend.

## 141. Gemeente Oosterzele

**Samenvatting :**

1. De gemeente Oosterzele is van mening dat stimuleren van het o.v. en fietsverkeer, aanpak verkeersonveiligheid, verhogen verkeersleefbaarheid en betere deskundigheid slechts een druppel op een hete plaat zijn. Vooral de link naar de R.O. kan niet voldoende benadrukt worden. Een totale ommezwaai van het ruimtelijk beleid zal op termijn het mobiliteitsprobleem helpen oplossen.
2. Er wordt nergens gewag gemaakt van fiscale maatregelen.
3. Oosterzele zit met een o.v.-aandeel in de woon-werk en woon-school verplaatsingen boven het gemiddelde maar het kan nog beter als comfort en frequentie van de treinen verbeterd.
4. De in het VVPV voorgestelde subsidieregeling voor gemeentelijke VCP's en verkeersveiligheidsplannen zou ook een passende beloning zijn voor gemeenten die niet op deze subsidieregeling hebben gewacht om er werk van te maken. M.b.t. de verkeersveiligheid wordt aandacht gevraagd voor de verlichting aan kruispunten met de N42.
5. T.a.v. beleidsadvisering meent de gemeente dat juist bij de overheid de deskundigheid op verkeerskundig vlak ontbreekt.

## 142. Gemeente Oostkamp

**Samenvatting :**

1. Het voorgestelde mobiliteitsbeleid heeft een goede op realiteit gebaseerde uitgangsbasis, vanwege de samenhang met andere disciplines zoals r.o., milieu en economie. Het plan wordt gunstig geadviseerd.
2. Op verkeerstechnisch vlak heeft het plan te weinig. Een verkeerstechnisch advies en toetsing wordt gevraagd.
3. Een lange termijn plan ontbreekt.
4. De extra 3 miljard per jaar is onvoldoende om het meerjaren-programma uit te voeren.
5. Het landelijk streekvervoer verdient meer aandacht. Gevraagd wordt een regelmatige verbinding van Oostkamp met Brugge e.o. en tussen Oostkamp (Ruddervoorde) en Torhout/Roeselare.
6. Het „Fiets-net-werk” is te ondersteunen. Het jarenlang beloofde fietspad langs de Sijlostraat/St. Eloostraat (N368) te Ruddervoorde moet prioritaire aandacht krijgen, mede gezien de toenemende problemen door het openstellen van de af/oprit A17.
7. De herinrichting van de doortochten N50 door centrum Oostkamp (reeds lang gepland en voorbereid) en N368 door Ruddervoorde moeten in het plan worden opgenomen.
8. Het opsommen van concrete dossiers levert het gevaar op vergaande onvolledigheid.

## 143. Gemeente Opwijk

**Samenvatting :**

1. Het plan wordt positief gewaardeerd. Er komen veel positieve aspecten voor bij de benadering van het verkeers- en vervoerprobleem in Vlaanderen. De mobiliteit wordt in al zijn facetten benaderd. Daarnaast is het samengaan van het Verkeer en Vervoer positief.
2. De aandacht voor fietsers en voetgangers moet worden versterkt, zodoende dat er rekening wordt gehouden met hun wensen. gedacht wordt aan aanleg van fiets- en wandelpaden, straten herinrichten, openbare verlichting en voetpaden voor minder-validen aanpassen, aandacht voor de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en invoeren van zone-30. Kan het „invoeren van zone 30” niet beter ondergebracht worden onder het algemeen toezicht op de gemeenten ?

3. Op de N47, N411 en N211 treedt binnen 5 jaar een verzadiging van het verkeer op. Deze wegen moeten gemoderniseerd en verkeersveiliger worden gemaakt.

4. In het algemeen moet het openbaar vervoer worden verbeterd. Er moet een vlotte samenwerking komen tussen autobusmaatschappijen (NMVB) en lokaal bestuur. Inspraak voor de gemeente in aantal busritten/ stopplaatsen in de gemeente is gewenst. Er dienen meer stopmogelijkheden van de trein in de gemeente te komen en aandacht voor de omgeving van de drukke pendeldiensten (zoals het station van Opwijk).

5. Een goede samenwerking tussen gemeentebestuur en Vlaams gewest is noodzakelijk bij de herinrichting van gewestwegen, evenals de inspraak van het gemeentebestuur. De verdere aanleg van grote wegen is ongewenst en het gebruik van de bestaande autosnelwegen moet worden bevorderd.

6. De kruispunten 't Plezante hof en bareel, Mechelstraat-Steenweg (op Vilvoorde) en Mazelstraat-Steenweg (op Vilvoorde) moeten worden heringericht.

7. Er moet planmatig worden gewerkt, een uitbouw komen van de commissie verkeersveiligheid en subsidiemogelijkheden moeten beschikbaar zijn van verkeersveiligheidsstudies of circulatieplannen.

#### 144. Gemeente Oud-Turnhout

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente merkt op dat de basisdoelstelling te algemeen is. Het is duidelijk dat de groei van het autoverkeer het probleem is. Dit probleem moet dan ook benoemd worden in de basisdoelstelling. Ten aanzien van de verdere uitwerking van de doelstellingen wordt opgemerkt dat alles ondergeschikt wordt gemaakt aan economische expansie. Het verkeer wordt in goede banen geleid zonder dat streefdoelen worden geformuleerd naar een andere economische groei.

2. T.a.v. het programma is de gemeente van mening dat de dominantie van de auto niet wordt tegengewerkt. Het programma is juist m.b.t. de weginfrastructuur het meest concreet. Er zijn teveel studieprojecten van punten die reeds lang bekend zijn. Andere vormen van mobiliteit treden onvoldoende op de voorgrond. Het o.v. in landelijke gebieden krijgt helemaal geen aandacht en een Europese dimensie ontbreekt in het plan.

3. De gemeente stelt voor aandacht te besteden aan de dringende noodzaak aan overleg en aan meer inpassen van de bestaande plannen in elkaar. Op het vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid moet er meer gedelegeerd worden naar de plaatselijke besturen. Er moet een echte inhaaloperatie o.v. en l.v. worden gestart. Er moeten fiscale stimuli komen door mindere aftrekbaarheid van de autovervoerskosten en volledige aftrekbaarheid van kosten van o.v.

4. Met het oog op de verkeersleefbaarheid en -veiligheid wordt aandacht gevraagd voor de doortochten door Oosthoven (N12) en door Oud-Turnhout (N18). Daarnaast vraagt de gemeente aandacht voor een aantal lokale maatregelen in het centrum van Oud-Turnhout.

#### 145. Gemeente Overpelt

##### **Samenvatting :**

Nog geen inhoudelijke reactie ontvangen

#### 146. Gemeente Pittem

##### **Samenvatting :**

1. Het Schepencollege verleent aan het VVPV een gunstig advies.

## 147. Gemeente Retie

**Samenvatting :**

1. Het is positief dat de mobiliteitsproblematiek in relatie wordt gebracht met milieuaspecten, ruimtelijke, sociale en economische aspecten. Het plan is echter vrij sloganmatig opgesteld op alleen voor de korte termijn.
2. Het plan heeft alleen betrekking op de gewestwegen. Deze worden betaald door het gewest. Investerings op minder belangrijke wegen dienen gesubsidieerd.
3. Afgevraagd wordt of er geen specifiek doelgericht onderzoek noodzakelijk is, ter aanvulling op de bestaande gegevens.
4. Een eigenlijke planstructuur ontbreekt, het totaalplan dient vertaald te worden in streekplannen en zelfs gemeentepannen.
5. De verkeersproblemen in de Kempen komen zo goed als niet aan bod.

## 148. Gemeente Riemst

**Samenvatting :**

1. De gemeente heeft het WPV zeer positief ontvangen.
2. De gemeente vraagt aandacht voor de verbinding met de kust.
3. De indruk bestaat dat weinig gedaan wordt voor het openbaar busvervoer.

## 149. Gemeente Rij kevorsel

**Samenvatting :**

1. De gemeente Rijkevorsel adviseert de aanleg van een ring om de dorpskern van Rij kevorsel, uitbreiding van het o.v., aanmoedigen van **carpooling**, opleggen van snelheidsbeperkingen, aanleg van fietspaden met name langs de N14, uitvoering van tellingen, verbetering van de veiligheid en uitrusting van gewestwegen en ondersteuning naar lokale besturen.

## 150. Gemeente Ronse

**Samenvatting :**

1. De realisatie van de ringweg om Ronse van de N60 is van primordiaal belang. De realisatie van de zuidelijke ring tussen N48 en N60 is hoogdringend voor de ontlasting van de industriezone.
2. De gemeente vraagt om fietspaden langs de N36.
3. Verder vraagt de gemeente aandacht voor een 4-tal nader aangeduide lokale problemen.

## 151. Gemeente Schelle

**Samenvatting :**

1. Binnen 5 jaar zullen in de gemeente problemen **ontstaan** met de financiering van maatregelen om de verkeersveiligheid te optimaliseren.
2. De A12-N177 moet worden aangepast. Tevens dient de Fabiolalaan (provinciebaan) een grondige onderhoudsbeurt te krijgen.
3. De gemeente onderschrijft het standpunt van de werkgroep „Veiliger Boomses-teenweg”.

## 152. Gemeente Schoten

**Samenvatting :**

1. De AGALEV-fractie is van mening dat meer concrete maatregelen moeten uitgewerkt worden voor een sturend beleid. Hij doet de volgende suggesties.

— Een drastische herschikking van de financiën zodat meer kan gaan naar o.v., veiligheid, leefbaarheid en fietsverkeer.

— Verlaging van de snelheidslimiet naar 100 km/u.

— Vier autoloze zondagen per jaar.

— Mogelijk maken van een ander mobiliteitsbeleid door af te stappen van de automatische groei van de economie.

— Bevorderen van fietsverkeer door vrijstelling van BTW bij aankoop van fietsen.

— Stimuleren van het o.v. door uitbouw van een sneltramlijn tot Merksem met later vertakkingen naar Brasschaat en Schoten.

De fractie gaat niet akkoord met de aanleg van de A18 van Veurne naar Frankrijk. De in het VVPV gemaakte keuze om de grote ring rond Antwerpen niet aan te leggen moet geconcretiseerd worden door het tracé uit het gewestplan te schrappen. De ongeveer 122 dossiers t.a.v. nieuwe KMO's in de provincie Antwerpen moeten nauwgezet worden afgewogen op de impact op de mobiliteit. De fractie mist duidelijkheid over hoe de integrale benadering in andere beleidsdomeinen waargemaakt zal worden.

2. Het door de gemeente opgestelde VCP vervat o.a. de volgende voorstellen : fietspaden op de weg Brasschaat-Schoten-Schilde, verbreding brug 12 Botermelkbaan, een voetgangers- en fietsersovergang aan Sas 9 en een fietsersbrug over de Schotense vaart.

3. Voor het reeds opgestelde VCP worden subsidies verwacht.

4. De gemeentelijke milieuraad pleit voor o.v.-verbindingen tussen de Antwerpse randgemeenten

## 153. Gemeente Sint-Genesius-Rode

**Samenvatting :**

1. De gemeente verleent een gunstig advies aan het VVPV.

2. De gemeente dringt erop aan om de treinverbindingen met Brussel efficiënter en op meer geregelde tijdstippen uit te bouwen.

3. Tenslotte wordt de nodige aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op de N5.

## 154. Gemeente Sint-Laureins

**Samenvatting :**

1. De gemeente vraagt om fietspaden langs de belangrijke rijkswegen Eeklo-St. Laureins-St. Margriete en Eeklo-St. Jan in Eremo- Watervliet.

2. M.b.t. het o.v. moet het probleem dat de deelgemeenten onderling niet verbonden zijn en dat ze in het weekend niet bediend worden opgelost worden met de invoering van een buurtbus.

3. De gemeente wil niet dat de N49 omgebouwd wordt tot autostrade omdat deze hen oscilleert van de omliggende gemeenten. Wanneer de autostrade er toch komt wil de gemeente voldoende op- en afritten (Peperstraat-BalgerhoekeMaldegem).

## 155. Gemeente Sint-Lievens-Houtem

**Samenvatting :**

1. De gemeente onderschrijft de algemene oriëntatie en doelstellingen.

2. Een geïntegreerde aanpak blijft nodig.
3. De relatie met de gemeenten komt over als een tekortkoming. Het zou beter zijn als gepleit werd voor een echt gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.
4. De gemeente wenst enige opvattingen te relativieren.
  - Grote wegenwerken brengen op de langere termijn bijkomend autoverkeer te weeg ; de gemeenten moeten zich eerlijk de vraag stellen of zij zo het probleem niet voor zich uitschuiven.
  - De vraag om de aanleg van een ringweg moet met voorzichtigheid gehanteerd worden ; de verbindingsweg door de woonkern moet worden heringericht en langs de ringweg moet een streng ruimtelijk beleid gevoerd worden die elke vestiging rond deze ringwegen onmogelijk maakt.
  - De vraag naar parkeerplaatsen is een bron van toekomstige problemen.
  - Eénrichtingsverkeer zal zonder ingrepen in de weg een vlottere doorstroming en dus hogere snelheden in de hand werken. Dit veroorzaakt hinder en onveiligheid.

#### 156. Gemeente Sint-Martens-Latem

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad beoordeelt het VVPV gunstig als basisdocument voor verdere uitwerking en verfijning van het vervoer- en verkeersbeleid.
2. De raad adviseert gunstig t.a.v. de herinrichting van de N43 en vraagt aandacht voor de geluidshinder veroorzaakt door de E40, de aanleg van een fietspad langs de N437.
3. Er wordt gevraagd om adequaat openbaar vervoer met meer mogelijkheden voor de inschakeling van het treinstation te De Pinte en eventueel herinschakeling van station Deurle. Tenslotte wordt gevraagd om studie te wijden aan de vraag hoe de verwachte toename van het autoverkeer gereduceerd kan worden.

#### 157 Gemeente Stabroek

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad is van oordeel dat voor het gebied ten noorden van Antwerpen de problematiek onvoldoende in zijn globale context wordt benaderd. Er worden zeer weinig concrete oplossingen voorgesteld. De gemeente Stabroek wijst erop dat nergens melding gemaakt wordt van de structuren die dienen te worden opgericht of aangepast om een begin te maken met de uitvoering van het plan. Tevens meent de raad dat de oprichting van een gemeentelijke verkeersdienst dient te worden verplicht en dat werk gemaakt dient te worden van de nodige bijscholingscursussen voor ambtenaren.
2. T.a.v. het autoverkeer zal de openstelling van de Liefkenshoektunnel en een gedeelte van de Havenweg de druk op de dorpskernen onaanvaardbaar vergroten. De raad stelt dat zolang de verbinding van de Havenweg met Nederland niet is gerealiseerd het zwaar verkeer via de N111 moet worden verboden. Zolang een nieuwe grenspost bij de Putte niet is gerealiseerd zou deze grenspost voor vrachtverkeer moeten worden gesloten. De raad vraagt herinrichting van de N111 met voorrang voor een tweetal kruispunten en een aantal oversteekplaatsen. De raad mist in het VVPV het pilootproject „doortocht N114 door Hoevenen”. In een eerste fase dienen alle werken op het traject Molenstraat-Markt-School te worden uitgevoerd. De raad is van oordeel dat verbetering van de gewestwegen principieel door de overheid dient te worden uitgevoerd doch in samenspraak en overleg met het lokale bestuur.
3. T.a.v. het langzaam verkeer worden als concrete projecten voorgesteld een oost-west as van vrijliggende fietspaden langs de N111 en een noord-zuid as langsheen de bebouwde kommen van Hoevenen, Stabroek en Berendrecht.
4. M.b.t. het o.v. dient in de spitsuren een net van snelbussen te worden ingelegd, de bushaltes moeten verbeterd worden en er moeten voorrangsstroken voor bussen en trams worden aangelegd, met absolute voorrang op kruispunten. De tarieven moeten het gebruik van de eigen auto onaantrekkelijk maken en het streekvervoer dient een betere uitbouw te krijgen.
5. M.b.t. het milieu stelt de raad voor om een proefproject met H2-bussen voor Antwerpen te starten. Bij wegeniswerken of andere projecten met invloed op het verkeer dient een mobiliteitseffectenrapportage te worden opgemaakt resp. dient het plan te kaderen in de globale stedenbouwkundige visie.

6. Het streefcijfer voor vermindering van het aantal doden tegen 1995 met 10 % is te laag. De „zwarte-puntenpolitiek” moet worden omgezet in een preventieve aanpak.

#### 158. Gemeente Staden

##### **Samenvatting :**

1. De visie en beleidsdoelen m.b.t. het mobiliteitsbeleid in het VVPV worden bijgetreden.

2. de volgende werken dienen op de projectenlijst te worden geplaatst :

- N36 aanleg fietspaden vanaf de Pauw tot Zarren ;
- N36 aanleg nieuwe rijweg vanaf de Pauw tot Zarren ;
- N36 herinrichting kruispunt Sleihage.

De N36 is een belangrijke verbindingsweg naar de kust zonder fietspaden, die in het toeristisch seizoen veelvuldig wordt gebruikt door fietsers.

#### 159. Gemeente Stekene

##### **Samenvatting :**

1. Vanuit de gemeenteraad blijft scherpe aandacht uitgaan naar de tot de A11 auto-weg om te vormen N49. Deze reconstructie is alleen aanvaardbaar als kruisingen met de Nachtegaalstraat en de Heistraat ongelijkvloers worden uitgevoerd.

2. De gemeenteraad en de adviesraad ruimtelijke ordening hebben bezwaar tegen de aanleg van de N41 als verbindingsweg tussen de E17 en de A11 (N49). De verbinding van de Liefkenstunnel met de E17 moet via de R1 en de A11 gerealiseerd worden.

3. Het o.v. moet worden verbeterd met name op het gebied van het voor- en natransport voor treinreizigers. Tevens moet werk gemaakt worden van **carpooling**. Er moet geijverd worden voor een sterkere positie van het goederenvervoer per spoor en binnenvaart, concreet door een spoorverbinding onder de Schelde.

4. Financiering van gemeentelijke investeringen naar verkeersveiligheid toe dient gecompenseerd te worden door de inkomsten van de bekeuringen dienaangaande naar de gemeentekas te laten vloeien.

5. De adviesraad ruimtelijke ordening **Stekene** vraagt prioritaire aandacht voor de verbetering van de N403.

#### 160. Gemeente Temse

##### **Samenvatting :**

1. De inspraakreactie van de gemeente Temse bestaat uit het verslag van de vergadering van de commissie Verkeer waarin het WPV is besproken, een reactie van dhr. Vlaeminck namens AGALEV-Temse en een reactie van de Schepen van Verkeer Hugo Maes.

2. In de commissie vergadering komen naast de opmerkingen uit de reacties de problemen van de Brug van Temse, de N16 en de Brug van Vilvoorde aan de orde. Verder wordt opgemerkt dat de boetes voor verkeersovertredingen in de gemeente aan de gemeente moeten worden overgedragen. Tevens wordt opgemerkt dat het fietspadenplan een vicieuze cirkel vormt waarin gebrekkige infrastructuur niet kan worden aangepakt omdat er geen fietsers gebruik van maken die aanpassing moeten rechtvaardigen. Tenslotte wordt nog een opmerking gemaakt bij de statistische gegevens die gehanteerd worden. Opgemerkt wordt dat bij de gehanteerde norm van 6 tot 8 letselongevallen het kruispunt van de N16 met de Hoogkamerstraat ook in het VVPV weerhouden moet worden.

3. Dhr. Vlaeminck van AGALEV-Temse is van mening dat de groei van 40 % een voorzichtige prognose is. Zelfs met 40 % kan hij met het oog op de gevolgen voor mens en milieu geen genoegen nemen. De MINA-normen inzake uitstoot van vervuilen-de stoffen zijn overgenomen maar worden nergens in maatregelen omgezet. De prioriteit



van fietsverkeer en openbaar vervoer resulteert in te weinig maatregelen (slechts 6 fietsroutenetwerken, 1 o.v.-project). Onduidelijk is op welke grond de 6 gemeenten met een fietsroutenetwerk geselecteerd zijn. De maatregelen blijven te veel in de studiefase steken. Dit lijkt kenmerkend voor een beleid dat niet echt wil raken aan de automobieliteit. T.a.v. de integrale benadering wordt nergens duidelijk gemaakt hoe deze in andere beleidsdomeinen zal worden waargemaakt. Niet alleen de 44 onveiligste gemeenten maar ook andere gemeenten die inspanningen doen om een verkeersveiligheidsplan op te stellen moeten profiteren van de subsidieregeling. Dhr Vlaeminck vreest dat de doortocht in Temse van de N16 niet inbegrepen is in de herinrichting van de N16 : Mechelen-Willebroek-St. Niklaas.

4. Schepen Hugo Maes wenst enige algemene bedenkingen te maken :

— Grote wegenwerken brengen op de langere termijn bijkomend autoverkeer te weeg ; de gemeenten moeten zich eerlijk de vraag stellen of zij zo het probleem niet voor zich uitschuiven.

— De vraag om de aanleg van een ringweg moet met voorzichtigheid gehanteerd worden ; de verbindingsweg door de woonkern moet heringericht worden en langs de ringweg moet een streng ruimtelijk beleid gevoerd worden die elke vestiging rond deze ringwegen onmogelijk maakt.

— De vraag naar parkeerplaatsen is een bron van toekomstige problemen.

— Eénrichtingsverkeer zal zonder ingrepen in de weg een vlottere doorstroming en dus hogere snelheden in de hand werken. Dit veroorzaakt hinder en onveiligheid.

— M.b.t. de vraag naar fietspaden moeten de wegen ingedeeld worden in verkeersgebieden, verblijfsgebieden en gemengde gebieden. In verkeersgebieden moeten vrijliggende fietspaden worden aangelegd, in verblijfsgebieden niet. In gemengde gebieden, nl. de gewestwegen die door woonkernen lopen, kunnen fietspaden van nut zijn maar dit moet met omzichtigheid behandeld worden.

#### 161. Gemeente Ternat

##### Samenvatting :

1. Voorstellen van de gemeente moeten subsidieerbaar blijven.
2. Een sensibilisering van de weggebruiker samen met een doorgedreven controle op gevaarlijke punten zal de veiligheid bevorderen.
3. Door de toename van het verkeer moet er aandacht zijn voor de toenemende problemen op de provinciale weg Asse-Edingen, waarbij de oversteekplaatsen veiliger moeten worden gemaakt. Bovendien neemt in de spitsuren te verkeersoverlast in Ternat toe. Het industriepark moet ontlast worden via een bijkomende op- en afrit op de autosnelweg Brussel-Oostende. De bestaande op- en afrit van de autosnelweg moet worden voorzien van een uitwijkstrook.

#### 162. Gemeente Tervuren

##### Samenvatting :

1. De klemtoon in het WPV wordt hoofdzakelijk gelegd op een aantal infrastructuurwerken.
2. De gemeente vraagt dat een gedeelte van de ring rond Brussel wordt aangelegd teneinde een vlotter verkeersverloop te bereiken.
3. T.b.v. de uitbouw van het openbaar vervoer vraagt de gemeente om o.v.- verbindingen met Zaventem, Vilvoorde en Overijse-Hoeilaart. Tramlijn 39 moet worden verlengd tot aan het Museum voor Midden-Afrika.
4. De N3 tussen Bertem en Tervuren moet worden verbeterd, inclusief de aanleg van fietspaden.

## 163. Gemeente Tessenderlo

**Samenvatting :**

1. De gemeente Tessenderlo vraagt om de prioritaire aanleg van de N73 tussen de sedert 1 jaar in gebruik genomen toegang op de E313 en de industrieweg met een verbinding naar de N725.
2. De gemeente vraagt tevens aandacht voor doortochten van de gewestwegen N126 en N725. Een goede oplossing zou zijn de kortsluiting van beide wegen aansluitend op de N73. Voorlopig moeten enige kruispunten heringericht worden.
3. Het fietsverkeer buiten de bebouwde kom vraagt om betere voorzieningen. De gemeente is van mening dat langs de N287, de N141 en een gedeelte van de N669 aan weerszijden een fietspad moet worden aangelegd en dat de fietsstroken op de N174 en de N127 beter gemarkeerd moeten worden.
4. Naast de in het VVPV voorgestelde sneldienst Turnhout-Geel-Tessenderlo-Hasselt dient een sneldienst Leopoldsburg-Tessenderlo-Diest op de spitsuren overwogen te worden.
5. De gemeente Tessenderlo wijst erop dat de ervaring heeft uitgewezen dat hogere o.v.-tarieven evenredig minder vervoer opleveren en er meer gebruik gemaakt wordt van privé-vervoer .
6. t.b.v. de voetgangers is de gemeente bereid gemeentelijk verkeerscirculatieplannen op te stellen alsmede voor herinrichting van kruispunten en doortochten zorg te dragen, mits subsidiëring mogelijk is.
7. Tenslotte vraagt de gemeente om duidelijke reservatiezones voor pijp-en hoogspanningsleidingen via de gewestplannen.

## 164. Gemeente Tielt-Winge

**Samenvatting :**

1. De algemeenheid van het plan wordt positief gewaardeerd.
2. De gewestwegen raken binnen 5 jaar verzadigd, waardoor alternatieve routes worden genomen via kleinere gemeentewegen. Deze wegen worden dan onveiliger.
3. Er is geluidwerende infrastructuur langs de autosnelweg A2 nodig.
4. Veilige fietspaden langs de N2.
5. Aanpakken van de kruispunten N223-Roeselberg-Kasteeldreef, N2-Watermansstraat-Blereberg en N2-N223.
6. De provincieweg Sint-Joris-Winge – Tienen moet aan beide zijden fietspaden krijgen en worden overgenomen door het Vlaams Gewest. De N223 in de richting van Aarschot naar Sint-Joris-Winge, tussen Kasteeldreef en de rotonde, terugbrengen op 1 rijstrook.

## 165. Gemeente Waasmunster

**Samenvatting :**

1. De raad gaat volledig akkoord met de algemene filosofie en de uitgangspunten. Door de korte periode van 5 jaar gaan echter belangrijke doelstellingen verloren.
2. De raad is van mening dat het geen echt plan is. Het VVPV is éénzijdig, er worden geen linken gelegd naar ruimtelijke ordening en leefmilieu ; vele zaken blijven vaag.
3. De gemeente is van mening dat het VVPV zich t.a.v. de bereikbaarheid over de weg te veel beperkt tot gewestwegen

## 166. Gemeente Wachtebeke

**Samenvatting :**

1. De gemeente vraagt aandacht voor de enkele wensen m.b.t. de ombouw van de N49.
2. De gemeente vraagt aandacht voor een aantal lokale zaken zoals fietspaden langs de N449 (720 fietsers per dag), uitbreiding van de buslijn, enz.
3. De gemeenteraad vraagt om subsidiëring van gemeentelijke verkeersplannen, meer middelen voor de uitvoering van het plan en het concreter maken van het plan.

## 167. Gemeente Waregem

**Samenvatting :**

1. Met de algemene visie en beleidsdoelen over mobiliteit kan ingestemd worden.
2. In de gemeente Waregem doen zich meer dan 50 % van de ongevallen plaats op de gewestelijke wegen, indien gekeken wordt naar de aard en de pijnlijke gevolgen ervan.
3. De aanpak van het kruispunt N382 met de Desselgemseweg en de Duthoystraat is slechts één van de vele gewenste ingrepen. De gehele R35 moet herschikt worden en beveiliging van de kruispunten op de R35 met verkeerslichten. Herindeling rijstroken N43 ter hoogte van winkelzone in Sint-Eloois-Vijve.
4. Voor de leefbaarheid in de woonkernen wordt aangedrongen op de voltooiing van de R35 en N382.
5. De subsidieregeling voor het opmaken van verkeersplannen wordt toegejuigd. Daarnaast is het gewenst om een fonds op te richten dat gelden verdeelt over de gemeenten met een goedgekeurd verkeersveiligheids- en circulatieplan ter besteding aan veiligheidsbevorderende maatregelen. Dit is de meest efficiënte aanpak voor een veiligheidsbevorderend verkeersbeleid.
6. Er zijn voldoende commissies, studiedagen e.d.. Acties en geld is er nodig.

## 168. Gemeente Westerlo

**Samenvatting :**

1. Een jaarlijkse coördinatievergadering tussen de verantwoordelijken van de rijkswegen en de betrokken gemeentebesturen is gewenst. Daarnaast moet er een deskundige begeleiding van de gemeente komen bij het opstellen van een verkeerscirculatie- en parkeerplan.
2. Maatregelen zijn nodig op de N152 op het kruispunt Olenseweg-Geneide-Tervoort (sinds 1983 een „zwart punt”) en het kruispunt Olenseweg-Oosterwijk-Kerkhofstraat (zeer gevaarlijk punt). Een ringlaan rond Zoerle-Parwijs, al 35 jaar gepland, is dringend nodig voor een verkeersleefbare bebouwde kom van Zoerle-Parwijs. Voor de verkeersas TurnhoutAarschot moet een geschikt tracé worden uitgezocht. Daarnaast moeten er op het kruispunt De Merodedreef — Rode kruisstraat — Sint-Lambertusstraat (op de N19) verkeerslichten komen. Tenslotte is het gewenst dat er geluidschermen komen naast de autoweg E313 te Oevel.
3. De gemeente kan instemmen met de grote beleidslijn van het VPVV, nl. voorrang geven aan auto-alternatieven. Een concrete uitwerking wordt in het plan niet aangegeven.
4. Het plan is te beperkt opgevat. Het is hoofdzakelijk een infrastructuurplan waarmee de verkeersveiligheid wordt verhoogd maar het mobiliteitsprobleem niet wordt opgelost.
5. Op drukke rijkswegen moet het toepassen van een ZOAB verharding worden gestimuleerd.

6. Het fietsverkeer moet bevorderd worden door een verhoging aan veiligheid en comfort. Het uitbouwen van een aaneengesloten rijdbaar fietspadennet is hier heel belangrijk.

7. Het opmaken van een gemeentelijk verkeersplan dringt zich op.

8. De 3 miljard per jaar is te weinig om op korte termijn resultaten te kunnen bereiken.

9. Concrete maatregelen voor het o.v. zijn nodig ter ontmoediging van het privé autogebruik, zoals :

— klokvaste diensten met gebruik van uniforme vervoerbewijzen voor trein, tram en bus ;

— goedkoper tarief voor o.v., vooral voor korte trajecten ;

— voor Westerloo-centrum, en zo mogelijk voor de deeldorpen, een goede aansluiting v.d. autobusdiensten op de spoorwegstations uit de buurt creëren.

10. Het oplossen van het mobiliteitsprobleem kan alleen met een gecoördineerd beleid op gebied van r.o., huisvesting en milieu.

11. Er is nood aan een duidelijk lange termijnsplan.

12. De problemen van het landelijk streekvervoer komen niet aan bod.

13. Over de aanleg van pijpleidingen is het plan zeer onduidelijk. De bestaande infrastructuur moet hiervoor gevolgd worden.

14. Bij verkeersveiligheid moet naast weginrichting ook gekeken worden naar de constructie van auto's, het toezicht op het verkeer, de rijopleiding e.d..

#### 169. Gemeente Wetteren

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad geeft een gunstig advies

2. I.p.v. het autoverkeer fiscaal te straffen dient het gebruik van het o.v. fiscaal aangemoedigd te worden en de service van het o.v. te verbeteren.

3. In overeenstemming met de toezegging van de minister dienen de doortochten van de N462 door Massemen, de N9 door Kwatrecht en een gedeelte van de N417 worden heringericht. Tevens dienen het laatste gedeelte van de Kwatrechtsesteenweg (N41) en het kruispunt N9-N41 te worden heringericht.

4. Teneinde het verkeer uit het centrum te weren zijn de aanleg van een verbinding tussen de N400 en de N417, de bouw van een nieuwe Scheldebrug en een verbinding van deze brug met de E17 en het doortrekken van de N417 noodzakelijk.

#### 170. Gemeente Wichelen

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad acht het dringend nodig dat de rijksweg 442 voorzien wordt van fietspaden (en riolering).

2. Verder dient de overheid haar inzichten te laten kennen t.a.v. de ontworpen rijksweg, vermeld op het gewestplan.

#### 171. Gemeente Wijnegem

##### **Samenvatting :**

1. Het gemeentebestuur onderschrijft de algemene visie van het plan.

2. Met de uitbouw van grote parkeerplaatsen aan de rand van grote woonkernen dient omzichtig omgesprongen en in elk geval gekoppeld te worden aan een rationeel uitgebouwd o.v.

3. De fiets dient een nog belangrijker plaats te krijgen in het VVPV.

4. Het bouwen van nieuwe grote wegen dient tot een strikt minimum te worden beperkt en het o.v. dient absolute prioriteit te krijgen. Voor Wijnegem stelt de gemeenteraad voor om een stadstramlijn door te trekken tot in het centrum van de gemeente, gecombineerd met een fietsstalling. Verder stelt de gemeenteraad voor om een ringvormig o.v.-net te ontwikkelen rond Antwerpen. Zodoende wordt een vervoerslijn gecreëerd die voldoet aan een reële behoefte.

5. M.b.t. de binnenvaart stelt de gemeenteraad dat bijkomend vervoer via het Albertkanaal geen extra risico's met zich mee mag brengen.

#### 172. Gemeente Willebroek

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente verleent een gunstig advies aan het VVPV.

2. De problemen rond Willebroek zijn niet aan bod gekomen, zoals de omleidingsweg 103, de rijksweg A12 en de spoorweg Antwerpen-Boom-Puurs-Willebroek-Mechelen wegens ontbreken van de brug. Dringend verzoekt de gemeente om de aansluiting van de reeds één jaar voltooide ringweg om Willebroek aan de provincie- en gewestwegen.

3. De gemeente suggereert de oprichting van een overkoepelend orgaan ter bevordering van de integratie der gemeentelijke, gewestelijke en provinciale wegen.

#### 173. Gemeente Wingene

##### **Samenvatting :**

1. De raad onderschrijft de algemene uitgangspunten en beleidsdoelen van het WPV.

2. In het IMP komen helaas geen voorstellen die de verkeersveiligheid in Wingene bevorderen. Prioritaire opname van de aanleg fietspaden tussen Tielt-Wingene-Beernem en tussen Wingene-Zwevezele in het fietspadenplan is nodig (smalle bochtige wegen zonder fietspaden, schoolgaand verkeer, wo-we fietsverkeer en veel vrachtverkeer).

3. De volgende initiatieven moeten dringend bij de uitvoering van VVPV worden uitgevoerd :

— opname in het doortochtenprogramma van de heraanleg van de gewestweg (diverse flessenhalzen met veelal 1 tegel als voetpad) door de dorpskom van Wingene ;

— herinrichten met verkeersremmende maatregelen van de Bruggestraat in Zwevezele-dorp.

4. De regionale commissies verkeersveiligheid moeten een dynamische werking hebben die aanvullend en ondersteunend werkt t.b.v. de gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen.

5. De volgende suggesties worden gedaan :

— toepassen van de „doortochtenprocedure” (Stuurgroep en hoorzittingenformule) voor alle verkeersingrepen van enige omvang op de gewestwegen ;

— medewerking van andere wegbeheerders aan gemeentelijke initiatieven m.b.t. opmaak verkeersveiligheids- of verkeersleefbaarheidsplan om zodoende een globale en geïntegreerde benadering te realiseren.

#### 174. Gemeente Wommelgem

##### **Samenvatting :**

1. De verscheidene aspecten van de verkeersproblematiek zijn grondig onderzocht.

2. De fiets moet een nog belangrijker plaats krijgen. Niet alleen de druk bereden wegen voorzien van fietspaden. Een subsidiëring wordt voorgesteld voor de aanleg van

fietspaden op gevaarlijke wegen. Aandacht voor het inrichten van veilige of beveiligde oversteekplaatsen voor fietsers.

3. Het bouwen van nieuwe grote wegen dient tot een strikt minimum beperkt.

4. Het o.v. dient absolute prioriteit te krijgen : snel, regelmatig en klantvriendelijk o.v. tegen éénvormig laag tarief. Naast het stervormig opgebouwd o.v. (alle lijnen gericht op Antwerpen) ook een ringvormig o.v.-net ontwikkelen (onderlinge verbinding van de buurgemeenten). Daarnaast een tramlijn doortrekken op de Herentalsebaan tot minimaal de Kempenlaan gecombineerd met geïntegreerde fietsstallingen en parkeergelegenheid. Bovendien is een o.v.-verbinding met Berchem station wenselijk.

5. Het gemeentebestuur dringt aan om de gewestwegen Autolei en Herentalsebaan (-Kempenlaan) bij absolute voorrang aan te passen en heraanleg in functie van de zwakke weggebruikers en beveiliging van enkele belangrijke kruispunten. Op de Autolei tevens een snelheidsbeperking tot 60 km/uur.

#### 175. Gemeente Wuustwezel

##### **Samenvatting :**

1. Het plan is geen mobiliteitsplan, daar een concrete invulling van een geïntegreerde aanpak ontbreekt. Er is sprake van een infrastructuurplan dat vooral gericht is op de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid.

2. Het VPVV zet de foutieve traditionele scheiding tussen de verschillende beleidsdomeinen en de sector verkeers- en vervoersinfrastructuur voort.

3. De doelstellingen inzake luchtverontreiniging worden lang niet gehaald.

4. De onkostenraming is bijzonder vaag en oncontroleerbaar. Het supplement van 3 miljard frank is ontoereikend voor realisatie van dit plan.

5. De verkeersveiligheid wordt uitsluitend vanuit de fundamentele problematiek van de weginrichting benaderd, maar andere elementen dienen ook aan bod te komen.

6. Het plan bevat omtrent het openbaar vervoer een aantal lacunes, zoals het ontbreken van een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse Vervoer maatschappij en andere diensten voor het opstellen van een stads- en een streekvervoerplan. Bovendien wordt de sociale functie van het landelijk streekvervoer ondergewaardeerd.

7. De consequenties van het Europese Vervoersbeleid worden niet in het plan verdisconteerd. Tevens komt de link met het Tweede Structuurschema van Nederland niet aan bod.

8. De relatie met de gemeenten is niet geheel duidelijk.

9. Een versnelde uitvoering van het doortochten-programma „Gewestwegen in de dorpskommen” is gewenst.

10. Een verdere aanleg van fietspaden langs de gewestwegen is gewenst.

11. Voor het openbaar vervoer dient een verhoging van het aantal buslijnen met Antwerpen te komen. Een verhoging van de informatie en comfort en de ontwikkeling van dwarsverbindingen.

#### 176. Gemeente Zandhoven

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad brengt als advies uit dat er gehoopt wordt op daden, veel meer en veeleer dan op het maken van studies. Verder vraagt de raad aandacht voor de N14 waarvan negen punten worden aangehaald die op het gebied van de verkeersveiligheid de volle aandacht verdienen.

## 177. Gemeente Zele

**Samenvatting :**

1. De gemeente Zele vraagt aandacht voor de niet-gemeentewegen in de gemeente, t.w. de N47 en de N445. Deze wegen behoeven herinrichtingen van een aantal kruispunten, verkeerslichten op een aantal kruispunten, een fietspad langs een gedeelte en een gedeeltelijke omlegging van de N445. Verder wordt gevraagd om een comfortabele verbinding met Brussel. 2 T.a.v. de regionale commissie suggereert de gemeente Zele om deze regelmatig te laten zetelen, zodat dossiers vlug kunnen worden afgehandeld. Wat betreft de behandeling van dossiers/aanvragen zou een modelformulier opgemaakt moeten worden.

## 178. Gemeente Zelzate

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad adviseert dat de vaste oeververbinding via de Westelijk oever Zelzate moet binnenkomen.

2. M.b.t. spoorweglijnen is de in het gewestplan voorziene spoorverbinding tussen Nederland en België op de Oostelijke Oever onnodig. Wel is het opportuun opnieuw reizigersvervoer te voorzien tussen Zelzate en Gent over de bestaande lijn 55.

3. Het busvervoer Zelzate-Gent dient verbeterd te worden en een tramlijn Gent-Evergem, kan worden overwogen.

## 179. Gemeente Zemst

**Samenvatting :**

1. De mobiliteitsvraag moet grotendeels worden opgevangen door nieuwe technieken (telematica, monitoring, enz.), eerder dan het terugschroeven van het mobiliteitsaanbod.

2. De coördinatie moet worden bevorderd en overleg tussen Gemeentebestuur en hogere overheid d.m.v. een contactpersoon op de gemeente.

3. Verkeersleefbaarheid verhogen, doseren van de verkeersafwikkeling op doortochten en spreiden van de capaciteit van kruispunten op de doortochten betekent dat knelpunten zich gaan verplaatsen. Verkeersveiliger is goed, maar geen capaciteitsvermindering of knelpuntsverschuiving. De beleids optie van „terugweg” wat betreft capaciteitsreductie is op lokaal niveau en in concrete situaties geen evidente oplossing van de feitelijke mobiliteitsproblemen.

4. De verkeersafwikkeling van het doorstromend verkeer door Eppegem, Elewijk en Zemst-centrum zal binnen 5 jaar problemen geven.

5. De verkeerspolitie maatregelen moeten aandacht krijgen, wanneer de veiligheid van de weggebruikers prioritair wordt gesteld in het beleid.

6. Er zijn maatregelen nodig op alle kruispunten van de doortocht van de Brusselsesteenweg in Zemst, nl. verkeersremmende werken, maar de doorstroming versoepelen zonder capaciteitsbeperking, continuïteit in doorstroming verzekeren en verblijfsfunctie herwaarderen. In dorpskern Eppegem en Zemst-centrum vanaf Damstraat 3 rijstroken terugbrengen tot 2 rijstroken. Het parkeerbeleid moet hierbij aangepast worden in functie van winkelen en andere sociale activiteiten. Een alternatief is : de kernen van Zemst ontwijken door een stuk nieuwe weg langs de Zenne.

7. Op de Tervuurseweg is voor het belangrijke woon-schoolverkeer een fietspad noodzakelijk.

## 180. Gemeente Zingem

**Samenvatting :**

1. De gemeente Zingem vraagt prioritaire aandacht voor de verbetering van de N435

met het oog op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De gemeente vraagt om de aanleg van een vrijliggend fietspad langsheen de N435.

2. In overleg met gemeenten over wiens grondgebied de N60 loopt moeten maatregelen genomen worden om een verkeersveiliger situatie te kunnen tot stand brengen.

3. De Vlaamse regering moet kunnen vermijden dat projecten inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid als gevolg van financiële beperkingen niet kunnen worden verwezenlijkt.

#### 181. Gemeente Zoersel

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Zoersel verzoekt om de herinrichting van de N12 vanaf de **Kapellei** naar de grens met Westmalle, herinrichting van het kruispunt N12-Eikenlaan en de realisatie van de ringweg rond Zoersel.

2. De beperking van het autoverkeer kan slechts succes hebben in de mate waarin het o.v. wordt uitgebouwd. Aanzet daartoe kan zijn de het doortrekken van het Antwerpse tramspoor als sneltramspoor langs de N12 met een aansluiting te Wijnegem op het **metronet** samen met de uitbouw van een parking. Uitbreiding van het o.v. naar het havengebied is daarbij noodzakelijk samen met de invoering van één ticket voor alle o.v.

3. Een gewestelijke coördinatie voor aanleg van over de gemeentegrenzen heen aansluitende fietspaden is noodzakelijk.

#### 182. Gemeente Zomergem

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente is positief over het VVPV onder de voorwaarde dat er wordt gestreefd naar het behoud van het Schipdonkkanaal in huidige staat. Aanpassing van het **Afleidingskanaal** van de Leie, voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge is uitgesloten. Het kanaal heeft grote historische en toeristische waarde en maakt deel uit van een landschappelijk monumentaal gebied.

#### 183. Gemeente Zonhoven

##### **Samenvatting :**

1. Alhoewel de gemeente Zonhoven bij de onveiligste gemeenten in Vlaanderen gerekend wordt, is er slechts één concreet project, in tweede prioriteit, voorzien. Het gaat hierbij om de aanpassing van het kruispunt N74/N715. Er wordt op gewezen dat dit kruispunt in feite één kruispunt vormt met het kruispunt N74/N72. Op deze beide kruispunten vonden in 1988 in totaal 10 letselongevallen plaats.

2. De gemeente Zonhoven is van mening dat aan de verkeersleefbaarheid en -veiligheid niet alleen op gewestwegen, maar ook op gemeentewegen gewerkt moet worden. Bovendien moet de analyse niet alleen op de objectieve, maar ook op de subjectieve onveiligheid gebaseerd worden.

3. T.a.v. de doortocht van de N715 in Zonhoven-Centrum zijn er veel contacten geweest met het bestuur der wegen en heeft het studiebureau N.V. Swartenbroekx een studie gewijd. Niettegenstaande deze contacten en studies komt deze doortocht niet voor in het WPV. Het drukke auto- en fietsverkeer maken het centrum onleefbaar. De N74 veroorzaakt een ernstige barrièrewerking.

4. Langs de N72 zouden vrijliggende fietspaden moeten aangelegd worden. Gesteld kan worden dat langs deze weg weinig fietsers rijden omdat deze weg zeer onveilig overkomt.

5. De gemeente vraagt om het lopende verkeersonderzoek te betoelagen via het mobiliteitsfonds. Verder stelt hij voor dat er bij het ministerie van openbare werken een verkeerscel van deskundigen zou geïnstalleerd worden. Deze cel zou gratis ter beschikking van de gemeenten moeten zijn.



6. Het oprichten van regionale commissies is wellicht een goed idee, maar eerst zou moeten worden nagegaan wat de **provinciale** commissies ongevallen in het verkeer opleveren.

184. Gemeente Zonnebeke

**Samenvatting :**

1. De gemeente Zonnebeke verleent gunstig advies.

185. Gemeente Zulte

**Samenvatting :**

1. De gemeente noemt het WPV een zeer lijvig maar tevens goed gestructureerd document waarin de Minister een serieuze poging gedaan heeft om het probleem minstens te lijf te gaan. Het plan wekt echter onduidelijkheid op t.a.v. de taken van de diverse besturen en tevens is de kostenraming vaag en oncontroleerbaar. T.a.v. het programma verlangt de gemeenteraad een respons op de vraag : wie is de opdrachtgever en wie is de betaler, volledig of gesubsidieerd ?

2. De gemeente Zulte vraagt aandacht voor de N459 en N43. De gemeente vraagt om heraanleg van het kruispunt van beide wegen en onderzoek naar, ontubbeling of heraanleg van fietspaden langs verschillende gedeelten van de wegen.

186. Gemeente Zutendaal

**Samenvatting :**

1. Het plan is eerder vaag.

2. De gemeente heeft onvoldoende inspraak en inpakt op de rijkswegen die de gemeente doorkruisen.

3. De boetes op verkeersovertredingen zouden naar de gemeente moeten gaan. Bovendien vraagt de gemeente om een serieuze tegemoetkoming voor de geleverde inspanningen voor alternatieve fietswegen.

4. Zutendaal valt uit de boot vanwege de gestelde criteria, waaraan de gemeente niet voldoet (1000 fietsers, 4-vakswegen, zwarte punten). De gemeente pleit ervoor dat men ook andere criteria zou hanteren naar veiligheidsgevoel en uitzicht van rijkswegen toe.

187. Gemeente Zwijndrecht

**Samenvatting :**

1. De gemeente verlangt een snelle projectstudie van de plannen van 'De Lijn'-MIVA m.b.t. de doortrekking van de tramlijn tot voorbij Zwijndrecht. De tramlijn moet minstens doorgetrokken worden tot Beveren.

2. Zwijndrecht wenst niet meer als trechter te dienen voor het doorgaand verkeer. De grote ring moet uitgevoerd worden zoals hij oorspronkelijk gepland was.

3. De gemeente verlangt opnemng in het IMP van herinrichting van de gewestwegen N70 en N419.

4. De gemeente wenst betoelaging van een gemeentelijk verkeerscirculatieplan en inspraak in alle plannen die Zwijndrecht betreffen.

188. Gemeentelijke Adviesraad Leefmilieu Malle, Westmalle

**Samenvatting :**

1. De GALM is positief over de basisprincipes achter het geheel. Het is eveneens bemoedigend dat de mobiliteit en de gevolgen ervan aan een grondige studie (waarom

een buitenlands studieburo ?) is onderworpen, hetgeen voorwerp uitmaakt van een beleidsvisie naar de toekomst.

2. Het is irreëel dat de gemeente moet instaan voor kosten aan gewestwegen, terwijl het met verschillende gemeentewegen wegens gebrek aan financiële middelen en het uitblijven van de nodige overheidssubsidies zeer pover is gesteld.

3. De gemeente Malle vormt een web van gewestwegen en scholen -dagelijks 5000 schoolgaande kinderen in Malle-, maar komt niet in het fietsroute-netwerk van de provincie Antwerpen voor.

4. Er is te weinig aandacht voor de toename van het goederenvervoer via de weg ; een toename die louter economische regels als grondslag heeft.

5. De rationalisering van het openbaar vervoer is positief. De gemeente dient een stimulerende en sensibiliserende rol te spelen in alternatieve systemen zoals car-pooling e.d..

6. Herinrichting van doortochten moet in overleg met de gemeentelijke overheid en doordacht, aangepast aan de plaatselijke situaties. Bovendien moet er een rationelere domeinsafbakening van de bevoegde diensten komen.

7. Drie miljard per jaar is gezien de huidige begroting onvoldoende om de lovenswaardige voorstellen te realiseren. Indien de gemeenten mee moeten betalen, moet er à priori naar de politieke wil van de lagere overheid worden geïnformeerd. Een toekomstige vervoersbelasting zal rechtstreeks op de individuele burger worden verhaald.

8. Ieder initiatief om doelgericht aan sensibiliseren te doen wordt ondersteund. Een toename van de verkeersstroom van 40 % doet huiveren.

189. Geurts Ignace en Puype Geert, Tielt

**Samenvatting :**

1. De opmerkingen komen volledig overeen met die van de heer Philippe de Gryse uit Tielt.

190. Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Antwerpen, Antwerpen

**Samenvatting :**

1. Het plan bevat een overvloed aan algemene, los van elkaar staande **beschouwingen**, maar bevat te weinig aan concrete maatregelen, nodig om de groeiende mobiliteit in functie van maatschappelijke en economische behoeften te beheersen.

2. Het plan vertoont belangrijke lacunes, nl. de onderbelichting van het goederenvervoer en het havenbeleid.

3. De 3 miljard meerinvesteringen is sterk ontoereikend, zelfs om alleen de achterstand aan openbare investeringen en herstelwerken in te halen en de dreigende congestie op te lossen.

4. De files zijn het gevolg van piekintensiteiten waardoor de dagintensiteitsnormtabel onbetrouwbaar is. Tevens zal in de stad Antwerpen de verzadiging op zekere knelpunten veel sneller optreden.

5. Zolang er geen concrete projecten met een mobiliteitseffectenrapport en budgettaire allocaties bekend zijn, is het niet mogelijk de waarde van de voorgestelde beleids optie (beperking congestieproblemen d.m.v. het openbaar vervoer) te toetsen.

6. Gepleit wordt om de door de GOM Antwerpen vastgelegde prioriteiten m.b.t. de noodzakelijke infrastructuurwerken, onverwijld en onverminderd te realiseren. Deze prioriteiten zijn :

Haven : aanvang Baalhoekkanaal, tweede containerkade Schelde, Verrebroekdok en kwalitatieve verbetering haven, renovatie Rechteroever ;

Spoor : volledige modernisering vormingsstation Antwerpen-Noord, herwaardering Ijzeren Rijn, spoor in midden nieuwe havenweg en spoor in parallel met Liefkenshoek-tunnel ;

Wegen : mobiliteits- en verkeersstudie, Liefkenshoektunnel + havenweg, verbetering E313, afwerking van de Noord-Zuid verbinding Turnhout-Geel-Aarschot, de Ring rond Geel, de Ring rond Mechelen, de verbetering van de verbinding Lier- Heist-op-den-Berg -Aarschot en noordelijke ontsluiting Boom-Niel ;

Binnenvaart :verbinding Albertkanaal-haven, vernieuwen Royerssluis, wachtdok voor lichters en afwerking sluis Wintam (Zeekanaal-Schelde).

Daarnaast een aantal andere projecten, nl. afwerking van spoorwegbrug over het kanaal Brussel-Rupel, uitbouw van voorstedelijk treinverkeer op de bestaande lijnen (12,14,25,27,52 en 59), aanleg nieuwe spoorlijn voor het goederenvervoer tussen BASF en de lijn Vlissingen-Roosendaal, uitbouw van overslagpunten voor goederenvervoer van weg en waterweg naar het spoor, de verbinding van de expressweg tussen het Zeekanaal te Willebroek en de Mechelsesteenweg en vernieuwing van de bruggen in het havengebied. Bij de te evalueren oplossingen in het plan moeten vooropgesteld worden de vierde Schelde-oeververbinding, aanleg trajecten van de grote ring, een vlotte verbinding tussen de Scheldelaan, de Groenendaallaan en de ring en/of andere alternatieve infrastructuurwerken voor een vlotte geleiding van het verkeer uit de haven naar de ring en de aansluiting tussen de expressweg en R17.

7. De binnenvaart moet naast de broodnodige infrastructuurwerken ook via organisatorische maatregelen worden ondersteund.

8. Bij het beleid van de weginfrastructuur wordt vooral de invloed van de „kwaliteitsfactoren” van het verkeer (veiligheid, milieuoverlast, enz.) behandeld, maar de meer functionele factoren (behoud kwaliteit infrastructuur, voorkomen van knelpunten, enz.) krijgen onvoldoende aandacht en hebben zeker niet geleid tot een gelijkaardige, projectmatige en gehiërgargiseerde voorstelling van het toekomstig beleid.

9. Het is gewenst dat de concrete materialisatie van beleidsintenties onder vorm van een voortschrijdend driejarenplanning met budgetallocaties door de GOM zou kunnen geëvalueerd en geadviseerd worden op jaar-basis en dat deze adviezen via de SERV het beleid kunnen ondersteunen.

191. Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Limburg, Hasselt

#### **Samenvatting :**

1. GOM Limburg waardeert de expliciete beleidsvisie en de maatschappelijke discussie.

2. De verwachte mobiliteitgroei kan enigszins gerelativeerd.

3. Relatie r.o. en mobiliteit zou duidelijker aan bod moeten komen. Het is wenselijk dat in het VVPV ook maatregelen voorgesteld worden op het gebied van de r.o.

4. De beleidsdoelstelling om het autogebruik af te remmen is overheersend. Alternatieven voor de auto worden overheerst. Door de concentratie op alternatieven voor het wo-we verkeer in steden komen belangrijke doelgroepen van het o.v. minder aan bod. T.a.v. fietsvoorzieningen wordt de aandacht onvoldoende gericht op kleinere steden en gemeenten.

5. T.a.v. weginfrastructuur wordt in het kader van de leefbaarheid enkel aandacht gegeven aan herinrichten van doortochten. Omleidingswegen kunnen in bepaalde gevallen een oplossing bieden (bv. Tongeren, Borgloon-Oost, Lummen, Munsterbilzen, Houthalen-Helchteren en Hechtel-Eksel). De Noord-Zuidverbinding is het belangrijkste knelpunt en er dient zo vlug mogelijk een beslissing genomen te worden. De modernisering van de E313 (2x3 rijvakken) is eveneens prioritair.

6. T.a.v. de spoorwegen vertolkt het VVPV de elementen uit het standpunt van de GOM.

7. T.a.v. de vaarwegen verdient het Albertkanaal prioriteit. Het sluizencomplex Lommel verdient echter eveneens prioriteit.

8. De GOM wenst nauw betrokken te worden bij de uitvoering van het meerjarenprogramma

## 192. Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Oost-Vlaanderen, Gent

**Samenvatting :**

1. Het VVPV is hoe dan ook een positieve bijdrage en een breekpunt in het louter volgend gedachtengoed van het „verkeersbeleid”.
2. De complementariteit tussen de diverse vervoersmodi en binnen het o.v. is relevant maar wordt te weinig ingevuld.
3. Aan het goederenvervoer moet meer aandacht geschonken worden.
4. Informatie en gedragsbeïnvloeding ontbreken totaal in het VVPV.
5. De projecten voor het algemeen verkeersbeleid kunnen positief geadviseerd worden.
6. Het programma richt zich onder andere op het afronden van een consistent hoofdwegennet. In dit kader is het onduidelijk waarom de afwerking van de westelijke R4 (Gent) niet is opgenomen.

## 193. Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor Vlaams-Brabant

**Samenvatting :**

1. In het plan wordt geen duidelijke prioriteitsstelling ingenomen tussen de hoofddoelstellingen. Het **strict** vasthouden aan iedere doelstelling houdt impliciet een conflictsituatie in. Uit het IMP wordt duidelijk dat op korte termijn prioriteit ligt bij verkeersleefbaarheid en -veiligheid. GOM-Vlaams Brabant beaamt dit maar is van oordeel dat onvoldoende geanticipeerd wordt op conflictsituaties die zich op langere termijn zullen voordoen.
2. Er is geen relatie gelegd tussen de verkeers aantrekking van het Brussels Gewest en de lokale infrastructuur. T.a.v. een aantal assen van het hoofdwegennet wordt enerzijds de bereikbaarheidsfunctie vooropgesteld en anderzijds het wegnemen van de barrièrewerking d.m.v. herinrichting van de kommen. Dit is merkwaardig. De functie van parallelle wegen wordt door de saturatie van de hoofdwegen weer sterker. De capaciteiten mogen niet te snel worden teruggeschoefd zolang geen alternatieven geboden worden door o.v. of een betere capaciteitsbenutting. T.a.v. de optie om het hoofdwegennet te vervolledigen dient onderzocht te worden of de bestaande N26 kan worden omgevormd tot een vlotte, mensvriendelijke verbinding tussen de A2 en de E19.
3. De GOM vraagt om met name de Leuvense fietsproblematiek in aanmerking te nemen voor een pilootproject.
4. M.b.t. het o.v. wordt de rol van het o.v. in de stadsgewesten niet voldoende uitgewerkt. De complementariteit met andere o.v.-netten wordt niet behandeld.
5. De oorsprong van een aantal normen om projecten in het programma op te nemen is niet altijd duidelijk. Het gaat om de normen van de capaciteit van wegen die veel hoger ligt dan de tot nu toe in België gehanteerde normen en de norm om onveilige wegvakken en kruispunten te selecteren. De vraag wordt gesteld of het opportuun is om gezien het feit dat op de zwarte punten maar 11 % van de ongevallen plaatsvinden nogmaals een selectie op basis van het aantal letselgevallen door te voeren om een prioriteitenlijst vast te leggen.

## 194. Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen, Brugge

**Samenvatting :**

1. De GOM vindt het positief dat een meerjarenprogramma is opgesteld met als achtergrond een beleidsvisie op langere termijn.
2. De GOM heeft verschillende opmerkingen over details in het rapport (zie inspraak).
3. In hoeverre is het beleid van Vlaanderen gebaseerd op cijfermateriaal dat geldt voor België en in hoeverre is dit verantwoord ?

4. De keuze van projecten op basis van verkeersveiligheid is m.b.v. onvolledige ongevalgegevens (gegevens politie ontbreken), waardoor een onjuist beeld wordt gegeven van de huidige situatie. Het aantal letselongevallen weergegeven per km<sup>2</sup> en per 10000 inwoners heeft weinig zin, daar in de kustgemeenten 's zomers grote aantallen toeristen aanwezig zijn.

5. Onjuist is de formulering in deel 3, blz.28 dat inzake de r.o. „slechts de gewestplannen zijn overgebleven als juridisch bindend r.o.plan”, en dat „aan een bijstelling van de gewestplannen gewerkt wordt of dat die juist voltooid is”.

6. In deel 1 wordt gezegd dat in landelijke gebieden nieuwe vormen van o.v. nodig zijn. Noch in het IMP noch in de piloot en studieprojecten wordt hierop ingegaan.

7. In de Panne moet ook aan kwaliteitsverbetering van het stedelijk o.v. worden gewerkt en wel via het verlengen van de kusttramlijn Knokke-Oostende-De Panne tot NMBS-station te Adinkerke.

8. Onderzoek moet gedaan worden om de stations van voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen te voorzien. Aan de stadsranden moeten ook parkeerplaatsen komen en aan de rand van sommige kustgemeenten.

9. In deel 2, blz.76 en deel 3, blz.105 staan een aantal projecten weergegeven. Daarnaast zijn een aantal andere belangrijke werken aan te geven in West-Vlaanderen (zie inspraak).

10. De uitspraak dat de capaciteit ruimschoots voldoende is op het gewestwegennet, zelfs met 40 % groei, is een gewaagde uitspraak die onderbouwd moet worden (bv. verbinding van de A18 met Oostende (N33), de weg Kuurne-Harelbeke (N36) en de weg Kortrijk-Avelgem (N8)).

11. In planperiode moeten de volgende werken worden aangevat : de westelijke omleiding om Menen, de weg Kortrijk-Avelgem en verbetering van relatie Ieper-Veurne, beginnend met Ieper-Woesten (N8).

12. Bij de 3 hoofdassen van de binnenvaart is het gewenst om de minder belangrijke as Kust-Gent toch te vermelden. In de beschrijving van het hoofdvaarwegennet ontbreken : de Zeeschelde, de Rupel, het Afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Merendree en het kanaal Gent-Brugge tussen Gent en Merendree. In de prioritaire lijst van werken van het hoofdvaarwegennet ontbreekt de Leie en de Grensleie.

13. De aanpassing van het Afleidingskanaal van de Leie is geen theoretische mogelijkheid maar een noodzakelijkheid. Dit wordt onderbouwd met verschillende redenen.

14. De electrificatie en modernisering van de lijn Deinze-Adinkerke is niet opgenomen in het WPV. Minister J.L. Dehaene heeft dit project prioriteit gegeven in STAR 21.

15. Er moet ernstig onderzoek komen naar de mogelijkheden tot aanpassing van de grensoverschrijdende lijn Adinkerke-Duinkerke voor personen- en goederenverkeer.

16. Bij het vervoer per pijpleiding moet gestreefd worden naar vormen van bundeling zodat de ondergrondse ruimte niet evolueert tot een wanordelijk medium.

17. Bij de regionale luchthavens worden de maatregelen afhankelijk gesteld van het succes van het beleid. De realiteit is dat het slagen v.e. marktgeoriënteerd beleid afhankelijk is van een adequaat aanbod, waarvoor een aantal investeringen moeten worden uitgevoerd.

18. Het wekt verwondering dat in het VVPV de zeehavens niet opgenomen zijn.

195. Gobbens Jos, Grimbergen

#### **Samenvatting :**

1. De fietspaden worden slecht onderhouden. Op de fietspaden staan lage aanduidingsborden. De fietspaden zijn veelal slecht verlicht dit i.t.t. de rijbaan voor auto's. Het toepassen van klinkerverharding op fietspaden is gevaarlijk voor fietsers.

2. De volgende acties/maatregelen zijn gewenst :

— bij de aanleg van fietspaden dient de fundering even sterk te zijn als de fundering van de rijbaan (vrachtauto's rijden veelal op en over fietspad) ;

— er dienen kaarten van geheel België te komen van alle dijkenroutes met asfalt- of betonverharding voor fietsers ;

- het fietspad „Leirekensroute” moet worden doorgetrokken ;

— het is ongewenst dat parkeren wordt toegestaan over het fietspad Wolvertemessteenweg tussen Keienberglaan en Statiestraat. Bovendien wordt er ook geheel of gedeeltelijk op het fietspad geparkeerd.

196. Gogaert Walter, Gent

**Samenvatting :**

1. De service van het openbaar vervoer moet beter worden ; betere en juistere informatie (o.a. duidelijke uurtabellen) naar de reiziger toe. Vernieuwing van de bussen (MIVG), betere klokvastheid en goede aansluiting trein-bus. Op de rolfilms moeten begrijpbare aanduidingen staan en deze moeten veel kleuren bevatten voor de slechtzienden.

2. De nieuwe VVM en adviesraden bevolken met gebruikers en kenners van het openbaar vervoer.

3. Er moet meer naar de reiziger worden geluisterd.

4. Het tegengaan van de nutteloze concurrentie van het rijden op dezelfde lijnen door NMVB en MIVG in de steden Gent en Antwerpen.

5. Het rijden van snelbussen via de pechstroken op de snelwegen is verkeersonveilig.

197. KOMIMO, Comité Milieu en Mobiliteit

**Samenvatting :**

1. De poging om het mobiliteitsvraagstuk globaal en geïntegreerd aan te pakken, de goede richting waarin de principes gaan en de op gang gebrachte discussie met experten en bevolking worden als verdienste erkend.

2. De algemene doelstellingen zijn overwegend goed. De overdreven slogantaal is echter storend en er vallen interne tegenstrijdigheden op. De meest essentiële is dat tegelijk de negatieve effecten van en de doorstromingsknelpunten bij het autoverkeer weggewerkt moeten worden. Het lijkt alsof men niet wil kiezen. Weinig doelstellingen worden in kwantitatieve termen omgezet (aandeel o.v., aandeel fietsverkeer.. .). Waar wel kwantitatieve doelstellingen worden bepaald stelt KOMIMO vast dat deze in veel gevallen onvoldoende scherp geformuleerd zijn (milieu, verkeersveiligheid).

3. De uitwerking is erg vaag en onvolledig. Opmerkelijk is dat de landelijke gebieden aan hun lot worden overgelaten. Belangrijke kritiek is het feit het plan geen goede vertaling bevat van de hoofddoelstellingen waar iedereen het mee eens is. Dit geldt met name voor de ruimtelijk-ecologische en de milieuhygiënische doelstellingen. In de concrete uitwerking wil men de kool en de geit sparen.

4. De integratie van de bevoegdheid van de minister met andere bevoegdheden wordt niet uitgewerkt. Hetzelfde geldt voor de integratie met de vervoermaatschappijen.

5. T.a.v. de ruimtelijk-ecologische doelstellingen hebben we met heel goede intenties te maken maar niet met doelstellingen. De milieurandvoorwaarde is weinig concreet en toetsbaar hetgeen in de concrete voorstellen vaak tot ongerijmdheden leidt.

6. T.a.v. de verkeersveiligheidsdoelstelling is de vermindering van het aantal verkeersongevallen en de ernst van de ongevallen wel erg zwak. Het initiatief voor de Provinciale Commissies Ongevallen in het Verkeer is een positieve zaak. Het is KOMIMO echter onduidelijk wat de opgelegde taakstelling is.

7. T.a.v. de milieu-hygiënische doelstellingen is de minimumstelling : „de aangroei van de vervuiling moet worden tegengegaan” te beperkt : de vervuiling moet terug. Vanuit milieuoogpunt moeten minimaal de volgende reductiedoelstellingen gehanteerd worden : -4 % CO<sub>2</sub> per jaar, -70 % NO<sub>x</sub>, -80 % koolwaterstoffen en -90 % S<sub>02</sub> tegen het jaar 2000. In het rapport wordt er meermaals op gewezen dat voertuigtechnische maatregelen alleen niet zullen volstaan om deze luchtvervuiling te verminderen. Ander-

zijds stelt men dat men niet wil raken aan de individuele keuzevrijheid. Welke oplossingen voldoen aan beide eisen? T.a.v. geluidhinder valt het gebrek aan cijfergegevens op. Volgens het statusrapport van staatssecretaris Smet is het toch mogelijk een duidelijk beeld te schetsen van deze problematiek.

8. T.a.v. de economische doelstellingen vindt KOMIMO het positief dat de aanzet tot verhoging van de variabele kosten wordt gegeven. Men stelt dat de effectieve kostprijs van vervoer de reële kostprijs moet weerspiegelen. Hoeveel deze reële kostprijs bedraagt is nog niet zoveel geweten.

9. Bij de opsomming van factoren die aan de toename van verkeer en vervoer zullen bijdragen ontbreken ruimtelijke ontwikkeling en de invloed van Europa'92.

10. M.b.t. het langzaam verkeer moet ook rekening gehouden worden met absolute cijfers en met potentiële fietsers. Dit maakt dat grotere steden met een nu minder gunstige modal split verhouding eveneens voor fietsnetwerken prioritair zijn. Een geval apart zijn de universiteitssteden waar de studentenbevolking wellicht niet in de modal-split berekening werd opgenomen, wat tot een foutief beeld kan leiden.

11. M.b.t. de verkeersveiligheid lijkt de keuze voor onveilige wegvakken een goede keuze, hoewel uit sommige regio's signalen komen dat ze niet altijd zorgvuldig is gemaakt.

12. M.b.t. regionale luchthavens is er blijkbaar geen sprake van afname van het aantal vliegtuigbewegingen of het verscherpen van geluidsnormen. Om energieredenen zou men vliegverkeer voor personen en goederen over minder dan 500 km moeten afbouwen.

13. KOMIMO levert graag de volgende suggesties om het autoverkeer te beperken :

- een stringent en beperkend parkeerbeleid ;
- aanstellen van vervoercoördinatoren bij bedrijven ;
- belasting op parkeerplaatsen bij bedrijven met de verplichting deze door te berekenen aan werknemers met vrijstelling voor personeel dat met 3 of meer in dezelfde auto komen ;
- consequent uitbouwen van het „pool-and -transit“-systeem.

14. M.b.t. het o.v. is de voorgestelde aanpak goed, maar is er wel voldoende geld beschikbaar om de aangehaalde elementen te realiseren. De gekwantificeerde doelstelling moet een tijdlimiet krijgen.

198. Langzaam Verkeer v.z.w., Leuven

#### Samenvatting :

1. „Langzaam Verkeer“ beoordeelt het plan als een grote politieke breuk met het verleden, maar is tevens van mening dat het voorliggende document een te kleine stap zet in de richting van een vervoersbeleid.

2. Het streefbeeld op lange termijn ontbreekt. De volgende belangrijke elementen ontbreken :

- De gevolgen van het verder zetten van het huidige beleid worden niet duidelijk aangegeven. Hierdoor is de taakstelling op lange termijn onvoldoende duidelijk en kunnen de financiële kosten onvoldoende ingeschat worden.

- Het plan geeft geen antwoord op de vraag welke doelstellingen prioritair zijn t.o.v. andere doelstellingen. Daardoor wordt deze prioriteitsstelling impliciet doorgeschoven naar afzonderlijke projecten of programma's.

- Het plan formuleert geen specifieke procesmatige stappen die het beleid achtereenvolgens wenst te nemen. Hierdoor wordt een zware hypotheek gelegd op de continuïteit van het plan.

- De te ontwikkelen beheersstructuren zijn te weinig uitgewerkt, het management achter de doelstellingen ontbreekt. Evaluatiemomenten ontbreken, het is onduidelijk wanneer het beleid aangescherpt of versoepeld moet worden, de afgeleide taken voor andere ministeries en hogere overheden komen niet naar voren, begeleiding en motivering van lagere overheden en personeel is niet geregeld, Mobiliteitseffectenrapporten

worden wel afgekondigd maar niet dringend en systematisch opgelegd en de financieringswijze van het noodzakelijk Mobiliteitsfonds wordt niet behandeld.

3. De doelstellingen gaan inhoudelijk ongetwijfeld in de goede richting, maar worden niet of te weinig toetsbaar geformuleerd.

4. M.b.t. de verkeersveiligheid is het belangrijk dat een voorkomingsbeleid ontbreekt.

5. Het plan dreigt de doortochtenproblematiek te degraderen tot een verkeersveiligheidsproblematiek. „Langzaam verkeer” vindt dat aanpassingen van funderingen en rioleringen geïntegreerd moeten worden in een systematisch doortochtenbeleid. T.a.v. de ringdiscussie moet een minimum aantal normen gesteld worden vooraleer tot de aanleg van omleidingswegen overgegaan wordt.

6. De voetganger en het fietsgebeuren komen rechtstreeks weinig aan bod. Het WPV constateert een daling van het utilitair fietsgebruik maar stelt zich niet ten doel om deze tendens tegen te gaan. Er is geen alibi om de hoofdwegen niet van fietspaden te voorzien : indien op deze wegen weinig gefietst wordt is dat een gevolg van de onveilige situatie. Zowel voor voetgangers als voor fietsers is een wijziging van de wetgeving inzake aansprakelijkheid bij ongevallen nodig.

7. M.b.t. het o.v. ontbreekt elk kaartmateriaal t.a.v. het hoofdwegennet voor het stads- en streekvervoer. De invloed van STAR21 en de TGV op stations-herinrichtingen is onbekend. Met het oog op P&R-parkings is de implementatie van de VONA-studie in het programma is noodzakelijk. De noodzaak om het stadsgewestelijk o.v. op een hoger niveau te tillen is onderschat en bijgevolg te zwak uitgewerkt in het plan. De integratie van de tarieven van het o.v. moet verder tot stand gebracht worden. Bij het streekvervoer moet de efficiëntie voorop staan maar met een sociaal bijluik. De koppeling met andere gewesten en internationaal is niet of onvoldoende voorzien.

8. Bij blijvende economische conjunctuur is de te verwachten mobiliteitsontwikkeling veel groter dan 40 % Om de problemen op te lossen zijn ofwel de geplande werken te gering ofwel moet nu reeds sterker mobiliteitssturend gewerkt worden. „Langzaam Verkeer” stelt een driesporig beleid voor dat 1) mobiliteit voorkomt (locatiebeleid), 2) mobiliteit geleidt (alternatieve vervoerwijzen) en 3) mobiliteit aan de bron bestrijdt (kilometerreductieplannen). T.a.v. de A12 en A18 moeten als studieproject worden opgenomen.

9. „Langzaam Verkeer” stelt voor om een telematicaproject voor te bereiden.

10. Technische ingrepen, zoals de katalysator volstaan niet om de milieuproblematiek aan te pakken.

11. De studieopdracht „inventarisatie van gewenste parkeerplaatsen voor carpooling” moet geheroriënteerd worden in de richting van meer incentives inzake kilometerreductie, van organisatieondersteuning inzake mobiliteitscentrale(s) en vervoerscoördinatie en de resultaten van het Drive-project.

12. M.b.t. de binnenvaart moet de tendens tot capaciteitsverruiming gekoppeld worden aan een ondersteuning van binnenschippers op het gebied van logistieke steun en bijscholing.

13. M.b.t. goederenvervoer moet studiewerk gedaan worden rond regionale overslagpunten.

14. De ontwikkeling van regionale luchthavens moet binnen de context van een verdere uitbouw van het SST-net in vraag gesteld worden.

15. T.a.v. het verzamelen van basisgegevens kunnen tellingen ook tweejaarlijks gebeuren maar met een grotere steekproef. Ook intergewestelijke en internationaal doorgaand verkeer en goederenvervoer moeten aandacht krijgen. Bij verkeersveiligheidsgegevens moet de plaatsbepaling nauwkeuriger zijn.

16. De hier gemaakte opmerkingen moeten in het algemene verkeersbeleid verwerkt worden.

199. Meukens Peter, Hasselt

#### Samenvatting :

1. De heer Meukens maakt een aantal kritische opmerkingen bij de tabellen 3.2.5, 3.4.1, 3.4.2., 3.4.2 en 3.4.9. van deel 3.



2. Hij spreekt zijn verwondering uit t.a.v. een aantal o.v.-lijnen die laag zouden scoren terwijl onlangs gelede bussen op deze relaties zijn ingezet. In zijn reactie werkt hij een voorstel uit om lijn 77 van Antwerpen naar Zandvliet te verbeteren.

3. De inspreker onderschrijft de aanbeveling om mede i.v.m. het gunstige ruimtegebruik het o.v. te stimuleren maar geeft aan dat hij op grond van zijn ervaring beter niet hoopvol gestemd is.

4. De beleidsaccenten voor het o.v. vindt hij te vaag. Ook de projecten t.b.v. stedelijk o.v. blijven zeer vaag. Hij wijst erop dat in elk geval de deel- en randgemeenten in Antwerpen op een adequate manier met elkaar verbonden moeten worden. Ook voor Hasselt moet een geïntegreerd o.v. bedacht worden met kleine, snelle bussen.

5. Ten aanzien van de pilootprojecten met een vrije busbaan te Antwerpen merkt hij op dat politietoezicht nodig is om parkeergebruik van de busbaan te voorkomen. Met het pechstrookgebruik van de bus op de E34 is hij om praktische redenen niet gelukkig.

6. M.b.t. de studieprojecten ondersteunt dhr. Meukens P&R-voorzieningen aansluitend op het Antwerpse pre-metronet. De traminfrastructuur op de linkeroever verdient wel uitbreiding.

7. M.b.t. spoorwegprojecten merkt hij op dat de Vlaamse spoorwegas terecht wordt opgenomen maar hij voegt eraan toe dat deze al meteen zonder problemen tussen Kortrijk en Hasselt tot stand gebracht kan worden. Dhr. Meukens mist één belangrijk project, nl de ontwikkeling van een voorstedelijk net voor Antwerpen geïnspireerd op de Duitse S-bahn.

#### 200. Mostmans Erik, Lichtaart

##### Samenvatting :

1. De heer Mostmans vraagt om fietspaden langs de N132 tussen de E34 en de N12

#### 201. Opbouwwerk Pajottenland, Dilbeek

##### Samenvatting :

1. Hebben de weggebruikers wel een individuele keuzevrijheid ? Veel mensen zijn gebonden aan één vervoerswijze.

2. Auto-alternatieven zijn voor veel mensen geen alternatieven maar een bittere noodzaak.

3. Bij de verplaatsingsmogelijkheden moet ook rekening worden gehouden met de fysieke geschiktheid van de gebruiker (bv. gehandicapten).

4. Hoe kan het realiseren van het WPV gegarandeerd worden ?

5. Bij de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van een omgeving moet ook rekening worden gehouden met de verkeersverwekkende functies.

6. Waar horen de KMO-zones eigenlijk thuis ?

7. Er moet meer aandacht komen voor het o.v. in landelijke gebieden. In het plan wordt extra aandacht gevraagd voor het voor- en natransport van het o.v., maar in het IMP staan nauwelijks concrete voorstellen om deze doelstelling te realiseren. De bereikbaarheid en comfort van opstapplaatsen moet op korte termijn worden verbeterd. De voorstellen om een bus (tram) te vervangen voor een snelbus (sneltram), maken het noodzakelijk om het aantal halteplaatsen te beperken. Een (grote) groep busgebruikers valt hierdoor uit de boot.

8. Bij het herinrichten van openbaar gebied moet vertrokken worden uit het voetgangersstandpunt. Deze kwetsbare weggebruiker krijgt overigens geen aparte vermelding in de „hoofdlijnen van het beleid”.

9. De wegen waar nauwelijks fietsverkeer aanwezig is, i.v.m. de onveiligheid van de weg, krijgen geen aandacht.

10. De scheiding van kernen door een drukbereden weg (bv. Ninoofsesteenweg N8 Ninove-Brussel) is ook een probleem van barrièrewerking.

II. De verbinding Oudenaarde-Ninove-Brussel(N8) voldoet niet aan het criterium van 1,4 als omrijfactor. Daarnaast komt de N8 (te) regelmatig voor in de lijst van gevaarlijke wegen en is de N8 de barrière van het Pajottenland. Vandaar wordt er aandacht voor deze weg gevraagd.

202. Ouderkring „Gemeentelijke kribbe Ons Zonneke”, Landen

**Samenvatting :**

1. Elke verantwoorde verbetering van het o.v. is toe te juichen.

2. De bemerkingen van de „wijkraad Betsveld” worden volledig onderschreven. De uitvoering van het huidige plan zal de trillingslast aanzienlijk doen toenemen. Dit brengt extra onderhoudskosten met zich mee en/of vervroegde afschrijving van gebouwen (waaronder de kribbe „Ons Zonneke”). Naast het materiële aspect is er tevens een nadelig psychisch effect. De geluidhinder is voor het personeel van de kribbe hinderlijk (stress), nefast voor de kleine kinderen (panische angst). Om al deze redenen wordt gevraagd, ondersteund door een petitie, om de nieuwe lijn achter de bestaande lijn te trekken.

203. Peeters H., Borgerhout-Antwerpen

**Samenvatting :**

1. De automobilisten die parkeren op stopplaatsen voor bussen, rijden of parkeren op stroken voorbehouden voor bussen en de doorgang van trams vrijwillig belemmeren, moeten dubbel beboet worden. Indien de politie deze boete niet wil schrijven moeten de Inspecteurs van de Vervoermaatschappij die macht krijgen.

2. De vervoermaatschappij MIVA heeft een rotte organisatie, veelal veroorzaakt door lozing van partij- en vakbondskaarten. Bij het openbaar vervoer moeten echter verkeersdeskundigen aan het hoofd komen.

204. Platteeuw W., Ingelmunster

**Samenvatting :**

1. De inspreker vraagt aandacht voor het drukke en zware verkeer in het centrum van Ingelmunster. Hoogdringend wordt gevraagd om dit doorgaand verkeer te weren.

205. Politie Harelbeke

**Samenvatting :**

1. Een gunstig advies wordt verleend.

2. Grotere inspraak op de Gewestwegen en in vroeger stadium.

3. De infrastructuur rond het o.v. laat te wensen over, de bereikbaarheid moet vergroot worden en de prijzen aantrekkelijker.

4. De stijging van brandstofprijzen, parkeerkosten is sociaal oneerlijk.

206. Politie Scherpenheuvel-Zichem

**Samenvatting :**

1. De gemeente vraagt aandacht voor de doortochten van de N212 door Averbode, Zichem en Scherpenheuvel en van de N10 door Scherpenheuvel met name vanwege de toeristen en bedevaarders die de basiliek van Scherpenheuvel en de Abdij van Averbode bezoeken. In de bijlage bij de reactie wordt een aantal concrete projecten opgesomd.

2. Daarnaast vraagt de gemeente om het verkorten van de goedkeurings-procedure, zodat maatregelen vlugger kunnen worden uitgewerkt,

## 207. Politie Tienen

**Samenvatting :**

1. De visie en beleidsdoelen zijn te theoretisch en te weinig naar de praktijk toe. De analyse gebeurt veelal vanuit de ooghoek van een beheerder van gewestwegen in grote „stadsgewesten”, hetgeen niet opgaat voor kleinere entiteiten, voor problemen op provinciale- en gemeentewegen. Alle problemen op gemengde noemers opslaan ontleent specificatie en aan de situatie en plaats concreet aangepaste visie. Tienen heeft niets aan dit plan.

2. Dat Tienen geen zwarte punten heeft strookt niet bij de in Tienen gekende situatie noch met de kaarten uitgegeven door de Rijkswacht. Bovendien moet bij iedere tabel de naam en het gedeelte omschreven worden en een verwijzing naar jaartal van de informatie.

3. De mensen op het terrein hebben meer dan genoeg kennis in huis om jarenlang werk te verschaffen zonder dat men theoretische studies blijft opmaken.

4. De stelling „Als er geen fietsers zijn moet er niets gedaan worden aan fietspaden” is fout, bv. op N3 in Tienen durven geen fietsers te rijden, daar het een zeer onveilige weg is. Hoe worden de prioriteiten bepaald ? Bij de vernieuwing van de N3 Tienen-Boutersem worden geen fietsvoorzieningen aangebracht, dit i.t.t. de intenties van het plan. De uitspraken over fietsroutes doorheen de binnensteden mogen op hun haalbaarheid in het algemeen eens getoetst worden.

5. In Tienen schort er duidelijk iets met de doortocht van de stad ingevolge de wegeninfrastructuur.

6. De doeltreffendste maatregel voor het handhavingsbeleid is het financieel toekennen van de opbrengsten van het verkeerstoezicht aan de gemeentes. Met 10 procent meer toezicht (ook repressief) en met minder seponeringen van PV's zal de verkeersveiligheid meer toenemen dan de in het plan voorgestelde maatregelen samen. Het volstaat inzagerecht te krijgen van het vervolgings- en seponeringsbeleid.

7. Veel maatregelen zijn utopisch, weinig doeltreffend of weinig realisabel. In en rond kleine steden kan bv. verkeersvrij maken en car-pooling weinig inhouden. Tevens heeft een snelheidsverlaging tot 60 km/uur geen nut, als bij de huidige limieten de pakkans bijna nul is.

8. Dat het o.v. als volwaardig alternatief voor de auto moet aanzien worden kan men aan enkele theoretici wijsmaken. Waarom moet men het autogebruik in kleinere centra afremmen ?

9. Van mobilisering van deskundigheid is er duidelijk nog geen sprake. Het 20-tal afgestudeerde verkeerskundigen aan het PHAI-instituut krijgen weinig kans van het ministerie om als verkeerskundige iets te realiseren. Liever huurt men BIRO of Langzaam Verkeer in.

10. De stadsgewesten als basis nemen om cijfers aan te bieden werkt demotiverend voor de uitgesloten gemeentes, dat deze verdere commentaar automatisch onthouden. Zo wordt geen interesse gewekt. Ook de hoorzitting in Tienen -aangemeld twee dagen nadat ze zagezegd doorging- illustreert de ernst waarmee dit VVPV naar buiten wordt gebracht.

## 208. Provincie Limburg

**Samenvatting :**

1. De provincie Limburg conformeert zich aan de reactie van de GOM-Limburg

2. Daarnaast vraagt de provincie om het ontwikkelen van een lange termijn visie voor het openbaar vervoer en in het bijzonder het spoorvervoer. Het huidige spoorwag-net is in het verleden ontwikkeld met het oog op de mijnrijverheid en onvoldoende afgestemd op de verplaatsingsnaden van de moderne samenleving. De realisatie van de intercity verbinding Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen is een belangrijke prioriteit. Hiervoor is een nieuwe spoorwegbrug over het Albertkanaal in Gillik-Lanaken en de verbetering van het spoor tussen Bilzen en Maastricht noodzakelijk.

## 209. Provincie Oost-Vlaanderen

**Samenvatting :**

1. Omwille van de geïntegreerde aanpak wordt het plan positief beoordeeld. De verwoording van de problemen blijft soms te algemeen.
2. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het goederentransport. Het havenbeleid en het spoorwegbeleid mogen niet losgekoppeld worden van de mobiliteitsproblematiek.
3. Eveneens bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de uitwerking van ideeën nopens de vervoersregio's en de mobiliteitseffecten-rapportages.
4. De provincieraad staat positief tegenover de Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer en wijst erop dat het provinciaal bestuursniveau erin zou moeten worden opgenomen.

## 210. Provincie West-Vlaanderen

**Samenvatting :**

1. Het plan bevat hoofdzakelijk algemene beschouwingen en is dus zeer weinig concreet.
2. Hieronder staan verschillende aandachtspunten weergegeven :
  - aandacht voor het autoverkeer : geen drievaksbanen, toegangswegen : versmalingseffecten, aanleg winkel- en wandelstraten, rotondes in relatie met functie, opvallende verlichting, zwaar vervoer buiten de kernen, parkeerplaatsen aan de stadsrand, onderhoud markeringen ;
  - aandacht voor voetgangers en fietsers : eigen bedding, veiligheidsstrook tussen fietspad en rijbaan buiten de kernen, uniformiteit bij aanleg, beveiliging schoolingangen ;
  - openbaar vervoer : klokvastе treinen, propere stations met ruime parkings en veilige fietsvoorzieningen, uniform ticket, 3e spoor tussen Brugge en Gent, electricificatie lijn Adinkerke-Deinze, kusttram in eigen bedding, soepeler busvervoer, goede aansluitingen van bus en tram op trein ;
  - verkeer te water Noorderkanaal ;
  - verkeer te lucht infrastructurele verbetering luchthavens Oostende en Wevelgem.
3. Prioriteiten zijn : verplichting van opstellen gemeentelijke verkeersplan, ontsluiting over de weg van de haven Zeebrugge, doortrekking A18 van Veurne naar Frankrijk, omvorming „kustweg” tot locale weg, omvorming expressweg Knokke-Antwerpen tot autosnelweg en doortrekken A17 tussen Henegouwse grens en Dottenijs.
4. De cijfergegevens zijn niet altijd betrouwbaar, daar ze gebaseerd zijn op gegevens van wo-we verkeer, onvoldoende rekening houdend met andere reële gegevens, zoals vrijetijdsvverkeer en vrachtverkeer.
5. Er is geen rekening gehouden met de problematiek van de kustmobiliteit, bv. de ongevallen zijn gerelateerd naar inwoners en niet aan de toeristische bevolking.
6. Een VVPV moet bij de basis beginnen, dus eerst locale gemeentelijke verkeersplannen die vervolgens gecoördineerd worden door een provinciaal plan om tenslotte samengesteld te worden tot een globale VVPV. Het aankomend structuurplan van de Provincie West-Vlaanderen moet in die context geplaatst worden en is zeer nuttig als coördinerend document (o.m. op verkeers- en vervoersstructuur).

## 211. Raad Leefmilieu/Stabroek, Stabroek

**Samenvatting :**

1. In het VVPV is geen rekening gehouden met de invloed van de opening van de Liefkenshoektunnel. Het aanleggen van de A12 is van essentieel belang.
2. De raad hoopt dat de grotere aandacht voor de binnenvaart geen aanleiding zal zijn om het Duwvaartkanaal aan te leggen.

3. T.b.v. de verbetering van het o.v. moeten er tijdens de spitsuren meerdere bussen worden ingeschakeld, moet het streekvervoer beter worden uitgebouwd, moeten er voorrangsstroken voor bussen en trams komen, moeten de bushaltes worden verbeterd en worden voorzien van een fietsenstalling en moeten bussen zodanig aangepast worden dat fietsen en oudere mensen makkelijker mee kunnen.

4. M.b.t. de verkeersveiligheid moeten 30 km-zones ingevoerd worden in de woonwijken (de aanleg van de zone-30 langs het tracé Antwerpse Steenweg — Markt — Kerkstraat ontbreekt in het plan), mogen er geen ADR-transporten door de bebouwde kom en geen vrachtwagens door de woonwijken, moeten scholen prioritair aandacht krijgen en moeten wegenplannen in de globale stedenbouwkundige visie kaderen.

5. Langzaam verkeer vereist meer fietspaden en voorzieningen.

6. T.a.v. de beleidsadviesing dient er bij herziening of opmaak van APA's en BPA's een mobiliteits-effect-rapport-plan of verkeersplan te worden opgemaakt. Gemeenten moeten verplicht worden tot de opmaak van een VCP en tot de oprichting van een verkeersdienst. De instelling van een „mobiliteitsfonds” moet zo snel mogelijk gebeuren als stimulans voor het opstellen van de VCP's.

212. Regionale Aktiegroep Leefmilieu Dender en Schelde v.z.w.

#### **Samenvatting :**

1. RALDES zou de algemene doelstelling genuanceerder willen zien. Zo kan „optimalisatie” ook inhouden dat gestreefd wordt naar een verlaging van de mobiliteit tot een maatschappelijk en ecologisch aanvaardbaar niveau.

2. Het plan bevat geen strategie voor de lange termijn.

3. Het plan geeft veel te weinig maatregelen voor een wezenlijk ander beleid. Er zijn geen maatregelen om een daling van het verkeersvolume te bevorderen. Het plan bevat geen drastische maatregelen om de verkeersonveiligheid tegen te gaan en de milieuproblematiek wordt niet ernstig genomen (men doet deze zaak af met een verwijzing naar het MINA-plan). Verder is niet gekozen voor een geïntegreerde aanpak, er wordt geen verband gelegd met een wenselijk ruimtelijk beleid.

4. M.b.t. het o.v. wordt het landelijk streekvervoer vergeten en bevat het VVPV geen visie op de rol van de NMBS.

5. Een realistische kostenraming ontbreekt.

6. M.b.t. sensibilisering i.v.m. de vervoersmiddelenkeuze worden media, onderwijs, vorming niet ingeschakeld.

7. RALDES is de mening toegedaan dat enkele belangrijke opties in hun werkgebied moeten worden opgenomen in het plan (zie originele document)

213. Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Brussel

#### **Samenvatting :**

1. De SERV wil in dit stadium vooral indicaties geven voor de uitwerking van het plan in tweede fase, waarin een beleidsdocument zal worden voorbereid t.b.v. Executieve en Vlaamse Raad. Het advies bevat algemene beschouwingen en reageert op de belangrijkste elementen uit het IMP Verkeer en Vervoer.

2. Is groot voorstander van de opmaak van een VVP-Vlaanderen. Vindt de poging tot een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsprobleem positief aan dit plan. Doch het plan blijft te indicatief.

3. — T.a.v. de doelstellingen is een betere onderbouwing en scherpere formulering gewenst.

— Gegevens over de implementatie van de doelstellingen zijn vrij schaars.

— Een afweging tussen de onderscheiden doelstellingen en een rangorde daarin ontbreekt.

4. Vindt de ambities van het plan beperkt ; daardoor is het beleid nog altijd slecht gewapend om concrete beleidsplannen uit te werken.

5. Is vooral geïnteresseerd in de concrete beleidsinitiatieven die de Vlaamse Executieve in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid zal nemen. Zij wenst meer inzicht in de weerslag van dat plan op de bestaande programmering van de onderscheiden administraties. Voorts moet dit plan continuïteit in het mobiliteitsbeleid garanderen. Hierbij is een vijfjarenplan als termijn onvoldoende om een beleidsomgeving te verzekeren.

6. Het havenbeleid is niet uitgewerkt ; voor een geïntegreerde benadering is de relatie tussen hinterlandverbindingen en havenuitbouw van belang.

7. De impact van het nationaal spoorwegbeleid op de „Vlaamse” beleidskeuzen is onvoldoende uitgewerkt.

8. Dit plan moet de basis worden voor het beleid van de Executieve op het vlak van mobiliteit en infrastructuur. „Intern” gaat het om : 1. de integratie tussen verkeers- en vervoersbeleid, ruimtelijk beleid en milieubeleid ; 2. de omkadering die de Executieve oplegt aan de VVM en de ondergeschikte besturen. Welke zijn de objectieven van de minister daaromtrent ? „Extern” gaat het om het beleid van de Executieve in relatie tot het nationale en Europees niveau. Beide aspecten moeten meer worden uitgewerkt.

9. De Raad is positief dat voor de diverse facetten van de mobiliteit doelstellingen zijn geformuleerd, niet alleen voor de Sector Vervoer en Verkeer, maar niet is aangegeven welke doelstellingen bij prioriteit zullen worden aangepakt. Ook de impact van realisatie van de doelstellingen onderling wordt niet nagegaan.

10. M.b.t. de ruimtelijk-ecologische doelstellingen vindt de Raad dat de transportruimtegegraat versterkt moet worden. Behoud c.q. herstel van de hiërarchie in het bestaande wegennet is vereist. Hierbij moet een vlotte doorstroming van het goederenvervoer gegarandeerd worden.

11. De idee van vervoerregio's wordt ondersteund.

12. T.a.v. verkeersveiligheid is een afname van 10 % irrelevant. Uitgegaan moet worden van de Nederlandse referentiebasis, waarbij een maximalisatie van de afname wordt verlangd.

13. De milieuhygiënische doelstellingen moeten worden afgestemd op die inzake milieu- en natuurbeleid, vervat in het MINA-plan. Hoe worden de doelstellingen binnen de regionale bevoegdheid vervoer en verkeer gerealiseerd ?

14. T.a.v. de economische doelstelling moet in het definitieve plan de functie van Vlaanderen als transport-draaischijf als belangrijke doelstelling worden opgenomen. Een actief beleid t.a.v. het goederenvervoer is vereist : op welke wijze kan Vlaanderen zijn voordeel halen bij de recente internationale ontwikkelingen (aansluiting op Channel, IJzeren RijnRuhrg gebied/Oostblok).

15. De Raad vindt het positief dat sociale doelstellingen een integraal onderdeel van het plan uitmaken. Zij mist echter de nodige aanknopingspunten om de impact daarvan op het beleid na te gaan.

16. Het plan bevat geen enkele indicatie t.a.v. de verwezenlijking van coördinatie op nationaal en Europees niveau.

17. Vooraleer over te gaan tot mobiliteitseffectrapportages is grondig overleg met de sociale gesprekspartners gewenst.

18. De functie van een „Vlaamse adviesraad voor Verkeer en Vervoer” is vooralsnog onduidelijk.

19. De Raad zal zich pas uitspreken over de wenselijkheid van budgetverhoging als er een gedetailleerde beschrijving van de extra inspanningen en budgetverschuivingen in het plan is opgenomen.

20. De idee van een mobiliteitsfonds voor specifieke buitengewone opdrachten dient in overweging te worden genomen, op dit moment zijn echter onvoldoende elementen voorhanden om de wenselijkheid van zo'n fonds te beoordelen.

21. Er is nood aan afstemming tussen het beleidsdomein ruimtelijke ordening en dat van verkeer en tussen de nationale en de regionale bevoegdheden m.b.t. verkeer en vervoer.

22. T.a.v. verkeersveiligheid ondersteunt de Raad het programma.

23. De verkeersonveiligheidsregistratie dient exact en volledig te zijn.

24. De noodzaak om het marktaandeel van het openbaar vervoer drastisch te doen toenemen wordt onderschreven.

25. De rol van het spoorwegvervoer is onvoldoende ingevuld.

26. Ook collectieve vervoersmogelijkheden moeten worden gestimuleerd.

27. Het wegenprogramma vertoont weinig innovatie. Ook reeds genomen beslissingen moeten herbekeken kunnen worden.

28. Onderhoud van het wegennet dient prioriteit te hebben.

29. De programmapunten inzake het goederenvervoer zijn ondermaats.

214. Société Régionale Wallonne du Transport

**Samenvatting :**

1. De president heeft geen opmerkingen bij het VVPV. Het lijkt hem interessant om concrete maatregelen over gemeenschappelijke zaken onderwerp te laten zijn van wederzijds overleg.

215. Sportreval v.z.w.

**Samenvatting :**

1. De voorzitter van nationale studiecmissie voor minder-valide-zorg vraagt aandacht voor de verkeersproblemen van gehandicapten, ouderen en mensen met kindervagens.

2. In zijn bijdrage wordt een aantal voorbeelden van hinderpalen in het verkeer genoemd, alsmede voorstellen om betere faciliteiten voor ouderen, gehandicapten enz. te realiseren.

216. Stad Aalst

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad van Aalst verleent een positief advies aan de doelstellingen en uitgangspunten van het plan en een negatief advies voor wat betreft de concretisering van het plan. Op diverse onderdelen is het plan onvoldoende uitgewerkt en vaag.

2. Het stadsbestuur vreest dat de financiële middelen te beperkt zijn voor de vernieuwing van het verkeersbeleid en vraagt om verruiming van de financiële middelen. De gemeentelijke ondersteuning en uitvoering van het verkeersbeleid vereist financiële ondersteuning vanuit het gewest. Het stadsbestuur doet het voorstel om een zeker percentage van de verkeersbelasting — via het mobiliteitsfonds — door te storten naar de gemeenten.

3. T.a.v. het o.v. vraagt de gemeente om een grondige herziening van het gemeenschappelijk vervoer. Naast onderzoek naar nieuwe buslijnen houdt dit in de herinrichting van het stationsplein, studie naar een vrije busbaan langs de N9 (AalstGent) en onderzoek naar expres-bussen op de autoweg die ook Aalst bedienen.

4. T.a.v. de verkeersveiligheid wordt aangedrongen op de reductie van 3 naar 2 rijstroken op de Gentsesteeweg, aanpassing van de onveilige verkeerssituatie op de H. Hartlaan en onderzoek naar alternatieve sancties bij verkeersongevallen veroorzaakt door jonge weggebruikers.

5. M.b.t. het fietsverkeer dringt het stadsbestuur aan op fietspaden langs de Dender, de Leirekensroute en langs de gewestwegen N411, N45 en N9.

6. De verkeersleefbaarheid wil het stadsbestuur verbeteren door snelheidsremmende maatregelen. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de route Leo de Bethunelaan, Capucienelaan, Parklaan, Burgemeestersplein, De Gheeststraat en de Alfred Nichelstraat. Te weinig aandacht wordt besteed aan het probleem van de wegen die stuk gereden worden door te zware voertuigen.

## 217. Stad Antwerpen

**Samenvatting :**

1. Niet onderkend wordt dat de verkeersproblemen zich concentreren in en rond de grote steden. Er zou meer aandacht moeten geschonken worden aan de filevorming op de stadswegen. Hierbij moet telematica een rol spelen (en dus niet alleen op autosnelwegen).

2. De (economische) uitwerking is vrij zwak en er is onvoldoende studiewerk verricht om tot fundamentele oplossingen te komen. Hierdoor wordt gewoonweg een reeks projecten opgesomd. Antwerpen krijgt onvoldoende aandacht. De gemeente wijst erop dat reeds heel wat studiewerk verricht is en dat derhalve uitgave van nieuwe studies niet verantwoord lijkt.

3. Het (goederen)vervoer per spoor wordt te summier behandeld. De belangrijke goederenverbinding naar Duitsland is niet opgenomen. De SST komt niet in het plan voor en de gevolgen van de aanleg van de SST voor regionaal spoorverkeer wordt niet behandeld.

4. Aan de verkeersproblemen op het Antwerpse hoofdwegennet wordt bijna volledig voorbijgegaan.

5. De havenproblemen te Antwerpen komen onvoldoende aan bod. Het is opvallend dat er wel een wegverbinding Antwerpen-Zeebrugge is voorzien, maar niet de minstens even belangrijke oost-west verbinding binnen de Antwerpse haven (Groenendaallaan-Scheldelaan).

6. Meer duidelijkheid is gewenst i.v.m. de luchthaven Antwerpen-Deurne.

7. Het college stelt zich de vraag van de financiële haalbaarheid.

8. Het plan voorziet in de aanleg van fietspaden buiten de bebouwde kom, daar waar nauwelijks fietsverkeer is. Zulke infrastructuur is in de eerste plaats nodig in de steden.

## 218. Stad Beringen

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad vindt het heel positief dat er een plan is. Hij merkt op dat het een korte termijn plan is en dat er geen visie op middellange en lange termijn is hetgeen gevaarlijk is. Er wordt teveel gedacht vanuit de eigen bevoegdheden, zodat de gemeente zich afvraagt wat er met de raakvlakken (milieu, r.o., economie.. .) gebeurt. De timing is te vaag. Het ontbreekt aan gekwantificeerde effecten.

2. Het inschakelen van het gemeentelijk luik is cruciaal inzake verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Dit wordt te weinig benadrukt in het plan.

3. De gemeente vraagt aandacht voor de als zeer onveilig ervaren N72, N29 en N717 (m.n. Beverlo-Centrum en PaalCentrum).

4. De vrijheid van keuze mag niet worden beïnvloed door het verzwaren van de kostprijs van de auto.

5. Een algemeen optie nemen op 40 km/uur in bebouwde kommen en dit in de opvoeding incalculeren.

6. Het vervoeren per pijpleiding langs het Albertkanaal moet voldoende expansiemogelijkheden blijven bieden voor de bestaande nijverheden, rekening houdend met de veiligheidsaspecten.

7. De subjectieve verkeersonveiligheid krijgt te weinig aandacht.

8. Langs de E314 te Paal en Hulst-Tessenderlo moeten carpoolplaatsen worden aangelegd.

## 219. Stad Blankenberge

**Samenvatting :**

1. Door de herinrichting van het kruispunt N371-N34 is de verkeerssituatie in Blan-



kenberge veranderd. De beleidsvoorstellen voor de gemeente Blankenberge moeten worden geactualiseerd en gecorrigeerd.

2. Het pilotproject „De Smet de Naeyerlaan” moet dringend worden uitgevoerd en fase 2 moet onverwijld worden uitgevoerd.

3. Het kruispunt N371-N34C moet worden aangepast. Op de N34C moeten maatregelen worden genomen om de verkeersleefbaarheid veilig te stellen. Bij de herinrichting van de N34 moet voorzien worden in gesynchroniseerde verkeerslichten op de kruispunten met de Prinsenlaan en de Ooststraat. Bij de optimalisering van de verkeersleefbaarheid op de N371 in de stadskern is een vlote doorstroming van het verkeer noodzakelijk. Hierbij kunnen aangepaste verkeerslichten helpen.

4. De gemeenteraad vraagt om :

— Blankenberge op te nemen in het fietsroutenetwerk en de fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom ;

— de capaciteit van de treinreizigers naar en van Blankenberge te verhogen ;

— dringende maatregelen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langs de Koning Albertlaan (N34) te verbeteren.

## 220. Stad Borgloon

### Samenvatting :

1. De gemeenteraad van **Borgloon** wenst haar bijzondere ontgoocheling te uiten over het schrijnend gebrek aan belangstelling dat uit de studie blijkt voor de typische problemen van de plattelandsgemeenten.

2. Openbaar vervoer is in **Borgloon** praktisch onbestaande. De gemeente dringt aan om het initiatief van een **buurtbus** in Zuid-Limburg te ondersteunen.

3. Het steeds opdringende autoverkeer moet uit de kernen geweerd worden. Hierom en teneinde een betere bereikbaarheid met Midden-Limburg mogelijk te maken moet een verbindingsweg tussen de N79 en de N76 aangelegd worden.

4. Het gemeentebestuur ondersteunt uitdrukkelijk het idee om de opbrengst van opgelegde boetes te laten toevloeien naar de gemeentelijk overheden.

## 221. Stad Bree

### Samenvatting :

1. In het algemeen worden benaderingswijze en uitwerking als positief ervaren.

2. Het openbaar vervoer in het bijzonder in Noord-Oost Limburg laat te wensen over : de tarieven zijn te hoog en de verbinding met busdiensten op de trein is zeer gebrekkig.

3. Er is in het VVPV geen sprake van moto's. Deze zijn nochtans zeer snel, mobiel en klein. Nochtans wordt het gebruik afgeremd door hoge verzekeringspremies, taksen enz.

4. In Noord-Oost Limburg zijn nauwelijks fietspaden aanwezig. Minimaal zijn fietspaden nodig langs de N730 **BreeGruitrode**, N76 **Bree-Meeuwen**, N73 **Bree-Peer** en N73 **Rode Kruislaan**.

## 222. Stad Brugge

### Samenvatting :

1. Er wordt aandacht gevraagd voor concrete maatregelen op korte termijn, prioritair voor de zeer dringende problematiek van de ontsluiting van Zeebrugge (voor diverse vervoerswijzen, weg, spoor, water), daar de Expressweg de huidige enige ontsluiting is, hetgeen diverse problemen met zich meebrengt (leefbaarheid woonkernen en beperking van verdere ontwikkeling van de Zeebrugse haven).

2. Aandacht wordt gevraagd voor de problematiek van de congestie op de Ring te Brugge en de verbindingswegen van en naar de binnenstad (zie Verkeersleefbaarheidsplan stad Brugge) en de aanleg van grote randparkings.

3. Het bestuur suggereert om vooraf betrokken te worden bij het opmaken van de projecten. Verlenen van inspraak bij het bepalen van de prioriteiten.

4. Aanpassen en verkeersveiliger maken van kruispunten zoals Naerelaan-Kustlaan (N34-N31) te Zeebrugge, de kruispunten langs de Expressweg (N31). Het uitbouwen van een fietsroutenetwerk en de uitbouw van de verbindingen tussen Zeebrugge en het hinterland.

#### 223. Stad Damme

##### **Samenvatting :**

1. Bij de grote verplaatsingsbehoefte wordt geen rekening gehouden met de uitbouw van de havens en de concentraties van administraties in Brussel.

2. De fietspaden dienen veilig en goed onderhouden te zijn.

3. Het plan localiseert slechts de zwarte punten.

4. Het openbaar vervoer moet, waar mogelijk, uitgebreid worden. Verbindingsmogelijkheden met de aanpalende centra zijn voor enkele deelgemeenten (Moerkerke, Damme en Oostkerke) zeer beperkt. Er is geen of een geringe bereikbaarheid tussen de deelgemeenten.

5. Verder overleg met de bevoegde diensten van de Vlaamse Gemeenschap is gewenst.

6. Het gebruik van verkeerslichten wordt niet genoemd als bijdrage tot oplossingen.

7. De doortocht van de N9 in de dorpskern afdeling Sijsele dient absoluut voorrang te krijgen.

#### 224. Stad Deinze

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad brengt een ongunstig advies uit m.b.t. het VVPV.

2. De stedelijke verkeerscommissie is van mening dat de doortocht van de N43 heringericht moet worden. Het kruispunt met de Molenstraat moet voorzien worden van verkeerslichten. Het o.v. moet uit de Tolpoortstraat geweerd worden. Een fietspad langs de Wakkense Heirweg verder doorgetrokken langs de spoorweg Deinze-Adinkerke is gewenst. Tenslotte adviseert de commissie tot de aanleg van een brug over het kanaal van Schipdonk teneinde in een vlotte verbinding Deinze-Drongen te realiseren.

#### 225. Stad Dendermonde

##### **Samenvatting :**

Nog geen inhoudelijke reactie ontvangen.

#### 226. Stad Diest

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Diest adviseert het VVPV gunstig.

2. De gemeente vraagt om de herinrichting van de N2 (Hasselt-Diest), N19/10/29 (Leuven-Aarschot-Diest-Beringen), de Ring van Diest en de onveilige kruispunten (te Schaffen en Vleugt). Daarnaast vraagt hij om vrijliggende fietspaden langs de gewestwegen.

3. De gemeenten adviseert om in de toekomst hogere overheden te verplichten om inspraak te verlenen aan de gemeenten bij projecten van hogerhand.

4. Tenslotte adviseert de gemeente om het O.V. te bevorderen op niet-rendabele trajecten zoals bv. het brengen van het O.V. in de binnenstad.

#### 227. Stad Dilsen-Stokkem

##### **Samenvatting :**

1. Geen advies voorhanden

#### 228. Stad Gent

##### **Samenvatting :**

1. De visie en beleidsdoelen over mobiliteit kunnen globaal worden onderschreven. Deze visie moet ingepast worden in een ruim opgezet structuurplan voor Vlaanderen.

2. De 5 doelstellingsthema's zijn zo ruim omschreven dat ze wellicht niet complementair realiseerbaar zijn en zelfs strijdig kunnen zijn. Anderzijds komen doelstellingen over verbetering mobiliteit te weinig aan bod.

3. Bij de ontwikkeling v.d. mobiliteit moet rekening worden gehouden met ruimtelijke aspecten (bv. gewijzigde herkomstbestemmingsrelaties).

4. Bij de bepaling van de onveilige kruispunten moeten de gegevens van de Rijkswacht en van de Politie worden gebruikt. Bij relateren van ongevallen aan plaatselijke inwonersaantal komen stedelijke agglomeraties minder naar voor in de problematiek.

5. Strategieën ontbreken die een grotere spreiding in de tijd beogen van het verkeer.

6. Het budgetaandeel voor gemeenschappelijk vervoer lijkt ontoereikend om aan geformuleerde doelstellingen tegemoet te komen.

7. De zwaar belaste stadsring is over het algemeen hoogst onveilig. Een spoedige voltooiing van de R4 in beide richtingen is ter ontlasting zeer noodzakelijk.

8. Naast de bij barrièrewerking genoemde wegen in Gent verdienen de provinciewegen Hundelgemsesteenweg (N444) en de Dendermondsesteenweg (N445) bijzondere aandacht, vanwege een bochtig tracé en ze zijn volledig ingebouwd.

9. Een fietsrouteplan is voor Gent noodzakelijk. Gent heeft ca. 80.000 leerlingen en studenten vanaf het lager onderwijs en op alle invalswegen doen zich voor fietsers gevaarlijke en onveilige situaties voor. Daarnaast is het opstellen van een verkeerscirculatieplan en de spoedige realisatie van opvangparkings dringend nodig.

10. De stad Gent opteert voor de uitbouw van een hoofdzakelijk gelijkgronds modern, efficiënt en comfortabel gemeenschappelijk vervoer. Destelbergen, Oostakker, Melle, Heusden, Merelbeke en Sint-Denijs-Westrem dienen opgenomen te worden in een stedelijk gemeenschappelijk vervoersnet. Voor Gent dient onderzocht te worden of bestaande spoorlijnen kunnen worden aangewend voor de uitbouw van een regionaal spoornet. De Vlaamse Spoorwegas vanuit Kortrijk naar Antwerpen kent in Gent een omslachtig verloop. Onderzoek naar een bevredigende oplossing dient te gebeuren. De verdere ontwikkeling van spoorinfra. moet in functie van een vlot samengaan van goederentransport, stadsgewestelijke bediening (reizigersvervoer) en regionale en internationale bediening.

11. Ter hoogte van Brugge ontbreekt een schakel met de A18 (of de A10). Op de Kennedylaan te Antwerpen mag geen doorgaand ADR-vervoer worden toegelaten.

12. Een volwaardige oeververbinding onder/over het Zeekanaal ter hoogte van Oostakker en Evergem en de problematiek van de Dampoort moeten in de studie naar voltooiing hoofdwegenstructuur van Gent worden opgenomen.

13. In de verbinding van Gent naar Noord-Frankrijk is de bouw van de voorziene 2e sluis zo spoedig mogelijk te realiseren.

14. Voor de relatie Gent-Terneuzen moet de ontwikkeling van gecombineerd (intermodaal) goederenvervoer in regio Gent worden onderzocht.

15. Systematisch overleg met lokale besturen is essentieel.

## 229. Stad Geraardsbergen

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad onderschrijft de algemene doelstellingen, maar stelt vast dat de driehoek Zottegem-Geraardsbergen-Ninove in het plan totaal is vergeten.
2. De gemeenteraad vraagt om meer ruimte voor de aanleg van bijkomende verkeersinfrastructuur. Met name vraagt de gemeente aandacht voor de verbindingen met Gent en Aalst. Hiertoe dient aan het hoofdwegenet de N42 en de N45 toegevoegd te worden als aanvullende verbindingen en overeenkomstig te worden aangepast.
3. M.b.t. de verkeersveiligheid vraagt de gemeente aandacht voor de herinrichting van de Astridlaan-Groteweg en de Zonnebloemstraat.
4. T.b.v. het fietsverkeer vraagt de gemeente om de aanleg van een volwaardig en veilig fietsroutenetwerk.
5. Tenslotte vraagt de gemeente aandacht voor de verbetering van het o.v. en de toeristische binnenvaart.

## 230. Stad Gistel

**Samenvatting :**

1. Het plan wordt positief geadviseerd. Het WPV ontwikkelt een integrale visie voor mobiliteit, verkeer en vervoer ; waarbij mobiliteit in relatie wordt gebracht met andere betrokken beleidsdomeinen, met name ruimtelijke ordening en milieu. Het plan is op basis van een interdisciplinaire samenwerking tot stand gekomen. Er worden duidelijk prioriteiten gelegd bij de eigenlijke beleidsuitvoering. Bovendien wil het VVPV het tij doen keren t.a.v. de grote fouten in het verleden.
2. Het VVPV dient aangevuld te worden met een nauwkeurige studie over de benodigde financiële middelen voor de realisatie van dit plan. Daarnaast dient gestreefd te worden naar vrijmaken van de concreet benodigde middelen. De 3 miljard ter realisatie van het WPV is ruimschoots onderschat.
3. Bij de uitvoering van de omschreven beleidsvoorstellen dienen de resulterende taken en verantwoordelijkheden voor de gemeentebesturen en overige instanties concreet omschreven te worden, de samenwerking gewest-gemeente dient bestendigd en de gemeenten dienen de benodigde financiële middelen ter beschikking te krijgen.
4. Voor Gistel en regio zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd :
  - verkeersveilige inrichting van het kruispunt Torhoutsebaan-Moerdijkstraat ;
  - voetpadverbreding, wegversmalling en groenaanleg voor gewestwegen die de gemeente- en woonkernen doorkruisen ;
  - realisatie van de 30 km-zones in gemeente- en woonkernen ;
  - realisatie van fietspaden langs gewestwegen, m.n. het fietspad langs de weg Gistel-Zevékote-Nieuwpoort ;
  - omvorming sec. verbindingsweg Gistel-Oostende naar een gewestweg ;
  - aanbrengen zebrapad aan kruispunt Oostendebaan-Kolaardstraat ;
  - periodieke, preventieve controle over aangebrachte wegmarkeringen en daadwerkelijke uitvoering van vereiste wegmarkeringen op gewestwegen ;
  - realisatie van o.v. van en naar de deelgemeenten ;
  - Coördinatie gemeente-gewest m.b.t. de verlichting van gemeente- en gewestwegen, m.n. op de op- en afritten van autosnelwegen.

## 231. Stad Hamont-Achel

**Samenvatting :**

1. Het is een degelijk document dat een degelijke basis is voor een vernieuwd beleid en een grondig gesprek over verkeer en vervoer in Vlaanderen.

2. Maatregelen zijn nodig op de 2 doortochten van de rijkswegen door Hamont en Achel om het steeds toenemend verkeer te spreiden en vertragen.

3. De aanliggende fietspaden langs de rijkswegen 712 en 748 geven onvoldoende bescherming aan de gebruikers. Bovendien zijn de smalle betonstroken aan zodanige herstelling toe, dat een grondige renovatie cfr. de uitgevoerde werken langs rijksweg 712 wenselijk is.

232. Stad Hasselt

**Samenvatting :**

1. Het VVPV is in zijn totaal aanvaard.

2 T.b.v. de verkeersveiligheid is de gemeente van mening dat de tweede orde zwarte punten best opgenomen mogen worden en daarbij nog de kruispunten **Universiteitslaan-Kiezelstraat** en **Expressweg St. Truiden-Steenbergstraat**. Ook de zwarte wegvakken van de 2e orde zouden best voor verbetering in aanmerking komen. Verder zou het wenselijk zijn de herinrichting niet alleen technisch te benaderen maar vooral op basis van omgevingskwaliteiten en visuele herkenbaarheid. Tenslotte is het aangewezen om bij het katalogiseren van zwarte punten ook rekening te houden met louter stoffelijke schade en ook gemeentewegen op te nemen.

3. In het kader van de verkeersleefbaarheid is het aangewezen om het „verkeersweg-effect” af te bouwen in alle doortochten en op alle toegangswegen.

4. De stad Hasselt acht het verder uitbouwen van het fietspadennetwerk wenselijk.

5. De in het WPV genoemde verbetering van het o.v. in Hasselt wordt nergens in de nota concreet uitgewerkt. Er wordt aangedrongen om het grondig onderzoek naar de spoorverbinding Hasselt-Maastricht verder uit te bouwen, vooral in verband met de tussenstations.

6. In het kader van de toepassing van telematica zouden alle verkeerslichten met automatische detectie moeten worden uitgevoerd. Een groene golf regeling op de grote ring is eveneens gewenst.

7. In een algemeen kader wordt de noodzaak van meer en grondiger studiewerk onderschreven. Er wordt aangedrongen op educatiemaatregelen.

8. In de inspraakreactie van de gemeente Hasselt is het standpunt van **AGALEV-Hasselt** opgenomen hetgeen conform de reactie van **AGALEV-Limburg** is.

233. Stad Herk-de-Stad

**Samenvatting :**

1. Het VVPV wordt gunstig geadviseerd.

2. De gemeente dringt aan op :

- een optimale integratie van het bus-en treinverkeer ;
- het verlagen van de prijs van het openbaar vervoer ;
- veiliger wegen aan en naar de scholen ;
- het uitwerken van een voorrangsverkeer in grote steden en op drukke wegen voor het openbaar vervoer en voor auto's met meerdere inzittenden
- het creëren van een mentaliteitswijziging en een betere verkeersopvoeding en fietsbeveiliging ;
- de bevordering van de decentralisatie van de openbare diensten ;
- het treffen van demotiveringsmaatregelen voor meer dan één gezinswagen ;
- het benutten van de grote verkeerswegen zonder het kunstmatig creëren van hindernissen voor een vlot verkeer ;

het bevorderen van de car-pooling door het aanleggen van goed gelegen en uitgeruste parkeerplaatsen, die zonder vergoeding gebruikt kunnen worden ;

- het afschaffen van de huidige fiscale lasten op de teruggave van een deel van de tussenkomst van de werkgever in de abonnementsvergoedingen ;
- het creëren van een algemeen overleg over de Ministeries en departementen heen, voor het vastleggen van leefregels ter bevordering van een vlot openbaar vervoer.

#### 234. Stad Izegem

##### **Samenvatting :**

1. Er wordt aandacht gevraagd voor de bevordering van de verkeersveiligheid op de kruispunten van de N36 (prioriteit voor de kruising met de Meensesteenweg) en het doortrekken van de N36 tot op de E17.
2. T.a.v. van de N357 vraagt de gemeente Izegem subsidie voor de heraanleg in het centrum. Verder wordt met aandrang gevraagd om fietspaden van Izegem naar Rumbekke en Ingelmunster. De aanleg van een rond punt ter plaatse van de Vlietmanstraat wordt gesteund.
3. De gemeente vraagt aandacht voor een veilige fietsverbinding tussen de Dam en de kerk in Emelgem. Eveneens wordt om subsidiëring van het Izegemse fietspadenplan gevraagd.
4. De prioritaire aanleg van een busstation is met genoegen ontvangen.
5. De gemeente vraagt om studie naar veilige parking t.b.v. carpooling.
6. Teneinde het vervoer over water te bevorderen wordt prioritaire aandacht gevraagd voor de doortocht van de Leie door Kortrijk. Er moet met Frankrijk contact worden opgenomen, om deze buurtstaat ertoe te bewegen haar waterwegennet aan de Europese normen aan te passen.
7. Het VVPV wijkt op bepaalde punten af van de studie West-Vlaanderen 2000.
8. De Vlaamse regering moet bij de nationale regering en op Europees vlak aandringen, om de tonnages van vrachtwagens te beperken binnen de gemeentekommen.

#### 235. Stad Kortrijk

##### **Samenvatting :**

1. Doet verzoek tot het schrappen van een wegtracé.

#### 236. Stad Leuven

##### **Samenvatting :**

1. De stad Leuven oordeelt positief over het feit dat voor het eerst op gewestelijk niveau een beleidsdocument opgesteld is dat de mobiliteit behandelt.
2. De doelstellingen zijn zeer algemeen en zouden eerst door de Vlaamse Raad goedgekeurd moeten zijn.
3. Over de wederzijdse beïnvloeding tussen dit plan en beleidselementen van het nationale en het Europese niveau bestaat geen duidelijkheid. Bovendien is er geen oplossing voor het verkeer zolang het niet in samenhang met de economie en de ruimtelijke ordening gebracht wordt. Zolang de binding tussen deze drie niet wettelijk is vastgelegd is het niet mogelijk om een meerjarenplan uit te voeren. Verder is het noodzakelijk dat de verschillende ministers die zich met verkeer bezig houden met een gemeenschappelijk plan komen.
4. T.a.v. de ontwikkeling van de mobiliteit is het een principieel bezwaar dat de evolutie over geheel Vlaanderen wordt uitgespreid zonder dat er oog is voor de ontwikkelingen in het centrum van het land.
5. De gemeenteraad stelt dat de maatregelen i.v.m. de mobiliteit van gehandicapten moeten worden aangegeven.

6. Aangezien de congestie op A- en N-wegen zich steeds meer op de lokale wegen doet voelen is het de vraag of het autowegennet niet meer uitgebreid moet worden. Als een beleid van aangepaste lokalisatie van tewerkstelling, een aangepast o.v. e.d. geen succes heeft, moeten alternatieven op het vlak van wegeaanleg onderzocht worden. De verhoging van de kostprijs van de automobilititeit kan alleen gekoppeld aan aangepaste alternatieven voor het o.v..

7. T.a.v. het o.v. moeten met name de verbindingen tussen de randgemeenten van Brussel met Brussel en Zaventem verbeterd worden. De gemeenteraad vraagt zich af, waarom Leuven achtergesteld wordt bij andere regionale steden op het vlak van extra o.v.-voorzieningen. De gemeente vraagt met name om de uitbouw van de stationsomgeving van Leuven.

8. Met verbazing stelt de gemeenteraad vast dat Leuven geen inspanning om tot de realisatie van een fietspadennet te komen krijgt ondanks de grote hoeveelheid fietsende studenten.

9. De gemeente Leuven stelt vast dat al jaren op het budget van Vlaams Brabant heel wat investeringen gedaan zijn die in feite het gewest Brussel dienen. De gemeente vraagt zich af hoe dit opgelost gaat worden.

#### 237. Stad Lier

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Lier zou het logisch vinden om de wegen die het gewest aan de gemeenten wil overdragen in het VVPV worden opgenomen. Aangezien de overdracht alleen kan geschieden wanneer betreffende wegen in een staat verkeren die voldoet aan de doelstellingen van het VVPV zou dit een prioriteitsbepalende factor zijn. Voor Lier gaat het hierbij om de hoofdwegenstructuur binnen de ring R16.

2. M.b.t. de verkeersveiligheid moeten de volgende kruispunten met prioriteit worden aangepakt : R16 met de N14, de N10 (2 maal) en de Hagenbroeksesteenweg en het kruispunt Kesselsesteenweg met de Maasfortbaan.

3. M.b.t. de verkeersleefbaarheid liggen de prioriteiten bij de heraanleg van de Antwerpsestraat, Grote Markt, Rechtstraat, Berlaarstraat en Berlarij en verder bij de kruispunten op de Ring.

4. M.b. t. het langzaam verkeer heeft een gescheiden fietspad langs de N10 tussen Lier en Koningshooikt een zeer hoge prioriteit.

5. M.b.t. het o.v. wordt in het WPV geen aandacht verleend aan Lier. De gemeenteraad pleit er voor om de zonestructuur zodanig aan te passen dat de zone Lier het grootste gedeelte van de bebouwde kom bevat.

#### 238. Stad Maaseik

##### **Samenvatting :**

1. De gemeente Maaseik is van mening dat de regio **Maasland** totaal werd vergeten in het VVPV. Zo ontbreekt elk initiatief tot het verderzetten van spoorlijnen naar de Maasregio, is er tussen Noord-Limburg en Noordoost-Antwerpen geen aanvullende verbinding in het hoofdwegennet voorzien en is m.b.t. fietsroutenetwerken het **Maasland** weer vergeten.

2. De onderzoekers hadden verder dan de landsgrenzen moeten kijken.

3. De onderzoekcijfers dateren van 1981-1985 en zijn voorbijgestreefd.

4. De onderzoeks- en actiepunten moeten geconcretiseerd worden in regionale plannen. Het VVPV noemt verkeer een afgeleide van ruimtelijke ontwikkelingen. Op grond hiervan wordt de vraag gesteld of niet eerst een nieuwe visie op ruimtelijke ordening ontwikkeld moet worden.

5. Het principe van de variabilisatie van de autokosten is alleen toepasbaar, indien er een alternatief wordt geboden. Het is de vraag welk alternatief dit voor het **Maasland** is.

6. Met het oog op de verwachte groei van het autoverkeer in Duitsland en Nederland is 40 % toch wat onderschat.

7. Concreet vraagt de gemeente t.b.v. de verkeersveiligheid, het langzaam verkeer en de verkeersleefbaarheid, om de herinrichting van een aantal kruispunten, wegvakken en de aanleg van fietsroutes. Het o.v. moet geactiveerd worden door verbindingen met Eisden, Genk, Hasselt en Maastricht en Roermond.

#### 239. Stad Mechelen

##### **Samenvatting :**

1. De huidige ongevalregistratiebank is te gebrekkig en moeilijk hanteerbaar. Een **systematische** en efficiënte aanpak vanuit een degelijk uitgebouwd instituut op gewestelijk niveau met een continue relatie naar de lagere overheid en gekoppeld aan een financieel ondersteunend beleid met voldoende evaluatie is noodzakelijk.

2. Het is zeer wenselijk dat de Mechelse zwarte punten worden aangepakt. Het zijn de kruispunten op de noordelijke tangent met de Antwerpse- en Liersesteenweg en de Kon. Astridlaan met de kruispunten Battelsesteenweg en Brusselsepoort.

3. De opgesomde programmapunten ter verbetering van de verkeersleefbaarheid zijn, gelet op de budgettering, op korte en middellange termijn onhaalbaar.

4. In Mechelen zijn ingrepen op veel doortochten van provincie- en rijkswegen noodzakelijk, zodat een degelijke lange termijnplanning wenselijk is. Prioriteit hebben de volgende doortochten, nl. Zandpoortvest, Leuvensesteenweg en de doortocht van Walem.

5. De oversteekbaarheid van het langzaam verkeer moet absolute prioriteit krijgen.

6. De verbetering van het openbaar vervoer in kleine steden vraagt een globale aanpak. Opsplitsing tussen regionaal en stedelijk vervoer is ongewenst. Naast de voorgestelde pilootprojecten moet het openbaar vervoer ook in andere steden worden gevaloriseerd.

7. In Mechelen zijn op het gebied van de verkeersafwikkeling een aantal knelpunten, nl. het kruispunt Nekkerspoel op de kleine ring (oplossingen zijn : afwerking van de R6 en aanleg van de N15), zuidelijke verkeersafwikkeling (aanleg zuidelijke tangent) en de overbelasting van het complex noord en de rijksweg nr.1 (aansluiting van de Blarenberglaan op de uitrit Mechelen Noord.

#### 240. Stad Menen

##### **Samenvatting :**

1. T.a.v. de bereikbaarheid over de weg dringt de gemeente Menen aan op de aanleg van de westelijke ring en een bijkomende oprit op de A19 teneinde het doorgaande verkeer door de stad te verminderen. De doortocht van de N8 kan dan aangepakt worden, hetgeen dringend noodzakelijk is.

2. M.b.t. het o.v. vraagt de gemeente om een directe busverbinding tussen de deelgemeente Lauwe en de stad Menen, een oplossing voor de overwegen in de N8 en de N32b en een onderdoorgang tussen de Zandputstraat en het station.

3. M.b.t. het langzaam verkeer moet de N8 geschikter gemaakt worden voor fietsers en de Rijksweg voor voetgangers.

4. De Leie moet bevaarbaar zijn voor schepen van 1350 ton. De doortocht door Kortrijk moet geregeld worden.

5. T.b.v. het goederenvervoer per spoor moet een snelle verbinding met Lille mogelijk zijn en moet het vrachtvervoer naar de industriezone LAR per spoor toenemen.

#### 241. Stad Oostende

##### **Samenvatting :**

1. De visie en de beleidsdoelinden van het VVPV inzake mobiliteit wordt gunstig



geadviseerd, maar het beleid mag niet alleen toegespitst zijn op het verhogen van de kostprijs voor het gebruik van de openbare weg.

2. In het IMP moeten de volgende punten aan bod komen :

- aanpak onveilige kruispunten :
- **Stationstraat/Zandvoordestraat** ter hoogte van afrit autoweg Brussel-Oostende
- Torhoutsesteenweg-Elisabethlaan
- aanpak onveilige wegvakken :
- invoering van max. snelheid tot **60 km/uur** op N34 tussen Dinantstraat en hippodroom Wellington en op Elisabethlaan tussen **rondpunt** President JF Kennedy en Torhoutsesteenweg
- Torhoutsesteenweg tussen Steensedijk en Schorredijk
- aanpak kwetsbare categorieën verkeersdeelnemers
- aanpassing van de verkeersleefbaarheid aan de verouderde bevolking (verbetering oversteekplaatsen t.b.v. bejaarden)
- financiële bijdrage voor de aanleg van een fietsroutenetwerk in bebouwd gebied ; dit netwerk moet worden doorgetrokken naar de randgemeenten.
- spoedige realisatie van de treinverbinding Oostende-Rijsel
- een verbetering van de ontsluiting van de Zeehaven en de Luchthaven, nl. enerzijds aanleg van verbinding tussen **rondpunt** President JF Kennedy en Dr. E. Moreauxlaan en anderzijds heraanleg 4 rijstroken van de Torhoutsesteenweg tussen **Duinkerks**weg en autosnelweg Brussel-Westkust
- aanleg op- en afritten ter hoogte van Jabbeke voor **een** rechtstreekse verbinding van de autoweg Oostende-Brussel en de autosnelweg Brussel-Westkust
- aanleg op- en afrit op autoweg Oostende-Brussel ter hoogte van Oudenburg (ontsluiting havengebied Oostende)

242. Stad Oudenaarde

**Samenvatting :**

1. Het stadsbestuur geeft zijn goedkeuring aan de hoofdlijnen van het VVPV. De directe relatie tussen deel 1 en het IMP is niet altijd duidelijk.
2. Kleinere steden en gemeenten vallen ten onrechte uit de boot.
3. Het bestuur vraagt aandacht voor de verkeersonveiligheid op de N60 en voor de doortochten van de N8 door Melden, Mater, **Edelare** en Leupegem.
4. T.b.v. de algemene ontsluiting van stad en streek vraagt het stadsbestuur om verdere afwerking van de N60 over Ronse.
5. Het stadsbestuur betreurt het feit dat de subsidie beperkt wordt tot een aantal steden en beschouwt dit als een discriminerende maatregel.

243. Stad Poperinge

**Samenvatting :**

1. De gemeenteraad merkt op dat het o.v. in de Westhoek onvoldoende is uitgebouwd.
2. De gemeenteraad vreest dat Poperinge misschien verkeerdelijk is voorgesteld als verkeersveilig door een niet-correct gebruik van cijfermateriaal.
3. Tenslotte wijst de raad erop dat Calais niet slechts via Veurne maar ook via Poperinge bereikbaar is.

## 244. Stad Roeselare

**Samenvatting :**

1. Wijkgericht openbaar vervoer met grote frequentie en kleinere voertuigen, eventueel gekoppeld aan parkings buiten het centrum van Roeselare, is nodig.

2. Concrete maatregelen dienen met de verscheidene belanghebbenden op de onderscheiden niveaus vóór de uitvoering besproken te worden.

3. De volgende maatregelen zijn gewenst :

- voltooiing R32 — vak Brugsesteenweg (N32) tot Beversesteenweg ;
- vernieuwing en heraanleg met snelheidsremmende maatregelen in het kader van het doortochtenprogramma van de gewestwegen :
  - N357 te Roeselare-Rumbeke
  - N36a vak centrum-N32 en vak N32-R32 ;
- aanleggen van beveiligde stroken voor linksafslaand verkeer op gewestwegen en wegen met meer dan 2 rijstroken.

## 245. Stad Tielt

**Samenvatting :**

1. De hoofddoelstelling moet zijn de verkeersveiligheid bevorderen, gericht op het voorkomen van ongevallen en inwerken op de drie componenten : mens-voertuig-weg. Naast het verkeersgedrag van de mensen moet er ook naar het verkeersmilieu gekeken worden.

2. Op de volgende maatregelen voor Tielt en omgeving wordt aangedrongen :

- aanleggen van een zuidelijke ring ; bij voorkeur gedeelte Pittemsesteenweg (N37)-Meulebekesteenweg (N399), ter ontlasting van het centrum (44 % doorgaand verkeer) ;
- vernieuwen en verbreden van rijksweg N35 Tielt-Deinze met aanleg van fietspaden ;
- aanleg van fietspaden langs rijksweg N327 Tielt-Wingene ;
- plaatsen van verkeerslichten op kruispunt Beernegemstraat-Grote Hulststraat (rijksweg N399) ;
- spoedige electrificatie van de lijn Gent-Adinkerke.

## 246. Stad Turnhout

**Samenvatting :**

1. Het VVPV is een interessante aanzet voor de beleidsvoering inzake verkeer en vervoer en indirect ruimtelijke ordening. Het mist echter een Europese dimensie. In zijn opmaak mist het document duidelijkheid en overzichtelijkheid.

2. Als beleidsprogramma moet het VVPV grondig worden herzien omdat de voorgestelde maatregelen onvoldoende zijn uitgewerkt, omdat niet is aangegeven hoe beleidsmaatregelen van andere overheden in het verkeersplan zullen worden geïntegreerd en omdat de structurele betrokkenheid van de gemeentebesturen bij het ontwerp en uitvoering van maatregelen in de bebouwde kom niet is verzekerd.

3. T.a.v. het o.v. merkt de gemeenteraad op dat investeringen in infrastructuur in het Turnhoutse niet belangrijk zijn, maar wel het materieel, personeel en organisatie. Experimenten met alternatieve systemen lijken het onderzoeken waard, met name voor het gebied ten noorden van Turnhout. De bestaande stadslijnen in middelgrote centra moeten minstens behouden blijven. T.a.v. verbindingen met andere centra moet minstens een uurdienst gerealiseerd worden per trein of (snel)bus. Verbindingen naar Hoogstraten, Nederland en Limburg zijn momenteel slecht. De vraag naar een rechtstreekse treinverbinding naar Antwerpen blijft groot. De coördinatie tussen trein en bus verdient aandacht.

4. De verkeersveiligheid is gebaseerd op onvoldoende en deels onjuist geïnterpreteerde statistieken. Dat met objectieve ongevalgegevens gewerkt is, is overigens uitstekend. Eigen analyse heeft uitgewezen dat, in de referentieperiode, de kruispunten R13 met N19, N18 en met de Kwakkelstraat-Oude Dijk minstens even veel letselongevallen geven als het opgenomen kruispunt R13-Steenweg op Tienen. M.b.t. de wegvakken lijkt de in de prioriteiten opgenomen N19 minder gevaarlijk dan de N140 tussen Ring en E34. Een belangrijk aspect van de onveiligheid op de Ring is de slechte regeling van de lichten.

5 M.b.t. het fietsverkeer merkt de gemeenteraad op dat het koppelen van fietsvoorzieningen aan het huidige aantal fietsers slecht ten dele als norm gebruikt mag worden. Fietsers vertonen een sterk uitwijkgedrag, is de weg te onveilig dan kiezen ze een andere of meer nog kiezen de auto. Concreet vraagt de gemeente o.a. om het veiliger maken van de fietsoversteken op de Ring, onderzoek naar dubbel gebruik van fietspaden langs de Ring en langs beide zijden van alle invalswegen (N124, N12, N119 en N132) fietspaden.

6. M.b.t. de verkeersleefbaarheid merkt de gemeenteraad op dat binnen de bebouwde kom de gewestweg weer een hoofdstraat moet worden. Bij de geluidshinder mogen de lijnbussen zeker niet onderschat worden.

7. M.b.t. de ruimtelijke ordening zou het ministerie van verkeer zelf strenger toekijken op vestigingen langs gewestwegen o.a. door het niet toestaan van uitritten etc.

8. T.a.v. het goederenvervoer per spoor lijkt de bestudering van de door Nederland voorgestelde alternatieve 'Ijzeren Rijn' langs de E34 het bestuderen waard.

#### 247. Stad Vilvoorde

##### **Samenvatting :**

1. De gemeenteraad is van mening dat de beperktheid van de budgettaire middelen een rem zet op de te bereiken doelstellingen en dat de financiering van het mobiliteitsfonds niet gewaarborgd is.

2. De gemeenteraad stelt dat het aantrekkelijker maken van het o.v., het stimuleren van het fietsverkeer en de promotie van carpooling het mobiliteitsprobleem moeten oplossen. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de bescherming van zwakke weggebruikers en moet de snelheid van de wagen binnen woonzones drastisch worden verminderd.

3. Het objectief om het aantal doden en zwaargewonden in 5 jaar met 10 % te verminderen is onvoldoende.

4. Bij de aanleg van omleidingsroutes moet een verantwoordelijk maatschappelijk evenwicht bereikt worden, onder meer door het maken van een kosten-baten milieu-analyse.

5. De gemeenteraad dringt aan op passende maatregelen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de doortocht van de N1 door Vilvoorde, de St.-Annalaan, de Rubensstraat, de Vuurkruisenlaan, het kruispunt Woluwelaan-Luchthavenlaan, het Heldenplein, het kruispunt Mechelsesteenweg-Woluwelaan, de St.-Martinuslaan en de N260. Verder dringt de gemeente aan op het afschermen van de nabijgelegen woonwijken bij uitbreiding van de Ring rond Brussel.

#### 248. Stichting Plattelandsbeleid v.z.w., Leuven

##### **Samenvatting :**

1. Het is positief dat een integratie bepleit wordt van verschillende beleidssectoren en dat men inzake het verkeer en vervoer sturen wil optreden.

2. Het plan heeft geen oog voor de ruimtelijke verschillen binnen Vlaanderen. Het landelijk beleid wordt in het plan gelijk ontsloten als de verstedelijkte gebieden. De ontsluiting van een streek is wezenlijk. Zolang de landelijke gebieden geen duidelijke functieomschrijving bezitten, rekening houdend met ruimtelijke verschillen, is het voor-

barig om de ontsluiting via de 15 min.-norm te bepleiten. Overigens is de open ruimte van wezenlijk belang voor het verstedelijkte Vlaanderen. Het platteland dient beschermd te worden.

3. Het plan redeneert alleen in oplossingen om de verhoogde verkeersdruk (40 % groei) in goede banen te leiden. Een alternatief om deze groei af te remmen of te stoppen wordt in het midden gelaten. De vraag is of deze groei wel wenselijk is.

4. Een vernieuwde kijk op de mobiliteit is gewenst, waarbij het ruimtelijke impact van de vervoersvormen en de ruimteverslindende infrastructuur in rekening wordt gebracht. Een betere organisatie van het vervoer moet in de toekomst ruimtebesparend werken.

5. Een integratie van het verkeersplan binnen een globaal ruimtelijk beleid is urgent (toetsing aan structuurplan voor Vlaanderen).

6. De Stichting Plattelandsbeleid wenst gesprekspartner te zijn in het mobiliteitsdebat i.v.m. het landelijk gebied.

#### 249. Streekontwikkeling Zuid-Limburg v.z.w., Tongeren

##### **Samenvatting :**

1. De problemen in landelijke gebieden worden in het VVPV grotendeels genegeerd, zowel voor de kleine kernen als voor de verzorgende kernen.

2. Gepleit wordt voor een globale aanpak per streek.

3. Er moet rekening worden gehouden met alle effecten, kosten en baten van alle vervoerssystemen, zowel openbare als individuele.

4. Er moet een samenspel zijn van de verschillende vervoersvormen.

5. Op het platteland is openbaar vervoer rendabeler dan elders, als men kijkt naar alle effecten, ook de sociale en maatschappelijke gevolgen én de opvang ervan.

6. Er wordt een alternatief voorgesteld voor het busaanbod, dat zowel rekening houdt met financiële als sociale aspecten, met als basisidee een segmentering van het aanbod. Het alternatief is reeds toegepast (zoals in de streek rond Gingelom).

7. In Zuid-Limburg is voor het treinverkeer een lage aanbod en lage gebruik t.o.v. de rest van Vlaanderen. Tevens ontbreekt elke vorm van stadsvervoer. De Lijn-Limburg moet voor de zwakke uitbouw van de treininfrastructuur en de ontbrekende stadsdiensten opdraaien zonder hiervoor over enige extra-middelen te kunnen beschikken.

8. De investeringen in verkeersvoorzieningen in Zuid-Limburg zijn sterk achtergebleven. Plannen en projecten die reeds 10 of 20 jaar op het programma staan worden niet uitgevoerd maar afgevoerd. De voornaamste knelpunten zijn : industrieterrein Tongeren, de verbinding van Zuid-Oost Limburg met Brussel en „Noord-zuid” assen Heers-BorgloonGenk en Bilzen-Genk. Er is behoefte aan verbetering van de bestaande wegen.

9. Bewoners, gemeente en wegbeheerder moeten samen overleg plegen voor het ontwerpen van plannen voor wegen en straten, rekening houdend met de dubbele functie — verblijf en verkeer.

10. Gemeenten die zich effectief inzetten voor verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid moeten naast deskundige bijstand ook financiële middelen krijgen, daar herstructurering van het investeringsfonds de gemeentelijke mogelijkheden erg beperkt.

11. Bij de knelpuntenanalyse worden geen gegevens van de gemeentewegen vermeld. Deze wegen vervullen in het landelijk gebied een cruciale rol in de mobiliteitsproblematiek, zeker in Zuid-Limburg.

12. De stelling „Als er geen fietsers zijn moet er niets gedaan worden aan fietspaden” is fout. Door de onveiligheid v.d. weg ontbreken fietsers.

13. Het VVPV is gefixeerd op het inperken van de gevolgen van het autoverkeer. Het is beter om het autoverkeer zelf te beperken, door de bereikbaarheid met het o.v. te verhogen en de prijs ervan te verlagen en door maatregelen te nemen die het langzaam verkeer bevorderen.

14. Een dubbel voorstel, welke passen in de aanbevelingen van het Economisch en Sociaal Comité over de toekomst van het platteland, nl.

— De segmentering van busaanbod in directe lijnen, streeklijnen, en plattelandslijnen als experiment toepassen in Zuid-Limburg ;

— prioriteit voor ontsluiting en verbetering van wegen in Zuid-Limburg, om de jarenlange discriminatie te compenseren. Van de aandachtspunten (zie inspraak) zijn de prioriteiten : N730 Bilzen-Munsterbilzen-Genk, N784 Borgloon-Heers (o.a. aanleg fietspaden), N79 Borgloon-Tongeren (o.a. verkeerslichten), N79 Borgloon — Sint-Truiden en Grootloon-Bommershoven (o.a. aanleg fietspaden), N80 GingelomSint-Truiden en Gangelom-Hannuit (o.a. aanleg fietspaden), N618 Sluizen-Mal, N69 Tongeren-Oreye (o.a. aanleg fietspaden), Ringweg ten oosten van Tongeren en N777 Kortessem-Wellen-Hoepertingen (o.a. fietspaden, snelheidsremming).

## 250. Touring-Wegenhulp

### Samenvatting :

1. De verwezenlijking van een dergelijk plan vereist coördinatie en consensus der diverse departementen. Naar de praktijk toe is van enige coördinerende rol van de Vlaamse executieve geen sprake. Hierdoor ontstaat het gevaar dat het bij een gewone intentieverklaring blijft.

2. Een verantwoord autogebruik inzake woon-werkverplaatsingen wordt geconditioneerd door een degelijk o.v. en een rechtvaardig financieel klimaat.

3. Het probleem van de verkeersveiligheid verdient alle aandacht. De nadruk op preventief en defensief rijgedrag dient blijvend gehandhaafd, doch uiteindelijk moet de moedwillige weggebruiker daadwerkelijk tot betere gevoelens worden gebracht. Daarnaast moeten ook de wegen verder geoptimaliseerd te worden. Het is de vraag of de voorziene geldelijke middelen wel toereikend zijn.

## 251. Van Dyck Paul (AGALEV-raadslid), Mortsel

### Samenvatting :

1. De inspreker noemt het initiatief zeer lovenswaard, maar hij vindt het bijzonder pijnlijk dat in de huidige tijdgeest het plan geheel auto en vliegtuig gericht is. De leuze MAAT HOUDEN is in verband met de luchthaven problematiek op het ridicule af. De inspreker is van mening dat de minister er niet komt als hij een extra budget van 1,5 miljard aan het o.v. besteed en voor het overige in de auto blijft investeren. Zijn maag rispt op van de hypocrisie in het beleid dat, terwijl al lang bekend is dat er veel geld nodig is voor de milieuvriendelijke alternatieven en ook al lang bekend is dat de situatie t.a.v het leefmilieu onhoudbaar wordt, wel miljarden en miljarden vrijmaakt voor het TGV-project en voor vele andere dingen, maar de kraan voor het o.v. in feite toeschroeft.

2. T.a.v. de luchthavens noemt hij de leuze MAAT HOUDEN op het ridicule af. Hij merkt op dat op Zaventem nog enorme mogelijkheden voorhanden zijn en dat de verzadiging nog verre van bereikt is. Deurne ontvangt jaarlijks een donatie van 50 miljoen voor zowat 160.000 passagiers waarbij geen enkele groei verwacht mag worden. Bij het verdwijnen van de tax free shop op Deurne zal er weer meer geld ingestopt dienen te worden. Het luchthavenbeleid van de verantwoordelijke regionale ministers heeft geen enkel oog voor de lasten voor de bevolking en zelfs geen sociaal verantwoorde economische aanpak. T.a.v. het onderzoek geeft de inspreker met zoveel woorden te kennen dat hij het bedenkelijk vindt dat dit gedaan is door Airport UK, in zijn ogen een belangengroep.

3. Het o.v. beleid is objectief bekeken beschamend. Al tientallen jaren zit het o.v. op alle vlakken in het verdomhoekje.

4. De aangekondigde maatregelen kunnen geen weerwerk bieden tegen het autosysteem. Er is bitter weinig effectieve samenspraak met andere betrokken ministeries, zodat de ruimtelijke chaos met dit plan nooit kan worden opgelost en de fiscale faciliteiten om privé-vervoertoestanden belastingaftrekbaar te maken niet aangepakt kunnen worden.

5. T.a.v. de binnenvaart spreekt de inspreker de hoop uit dat de voorgestelde maatregelen dan ook niet met het nodige cynisme in de tekst werden opgenomen.

6. Het goederenvervoer per spoor is het beste alternatief maar dit net wordt momenteel eigenlijk nog altijd afgebouwd. 7 In Telematica wordt ongelooflijk veel geïnvesteerd, maar ze wordt veelal even ongelooflijk inefficiënt toegepast.

252. Van In, Guido, Brugge

**Samenvatting :**

1. De heer Van In meent dat de gemeenteraad van Brugge duidelijke afspraken moet maken inzake de werking van stads en regionaal vervoer.

253. Van Miert Karel, Lid van de Europese Commissie, Brussel

**Samenvatting :**

1. Het Indicatief Meerjaren Programma 1990-1995 bevat interessante conclusies en beleidsaanbevelingen, waarbij de mobiliteit in Vlaanderen op een geïntegreerde wijze wordt verbeterd, rekening houdend met diverse daarbij betrokken aspecten.

2. De beleidsvoornemens in het plan moeten concreet gestalte krijgen in wetteksten, dekretten en bestuursrechtelijke bepalingen. De Raadsbeschikking van 21 maart 1962 verplicht de Lid-staten ertoe de Commissie te raadplegen, wanneer zij het voornemen hebben bepalingen vast te stellen die voor verwezenlijking van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van essentieel belang zijn. Te denken valt aan in het plan genoemde grote infrastructuurwerken, bevordering van het gecombineerd vervoer, vaststelling van normen voor uitlaatgassen, geluidproductie van vrachtauto's en vliegtuigen, snelheidsbeperkingen op de wegen, fiscale lasten op het wegvervoer en verkeersveiligheid. Op deze -en andere- gebieden is de EEG wetgeving van kracht of in voorbereiding.

254. Veiligheidscomitee Lissewege

**Samenvatting :**

1. Het is positief dat het verkeers- en vervoersbeleid gesteund wordt op de wensen en opmerkingen van de bevolking ; d.m.v. openbare hoorzittingen is het beleid voorgesteld.

2. Het o.v. bevorderen met fiscale maatregelen kan verder doorgezet worden, zoals forfaitaire bedrijfslasten opsplitsen in deel algemeen en vervoer, een gratis o.v.-kaart voor studenten in Vlaanderen en meer het gebruik van auto belastingen i.p.v. bezit.

3. Telecommunicatie bevorderen om nutteloze verplaatsingen te vermijden, bv. thuiswerk, taxi-stop en terugvrachten voor vrachtwagens.

255. Verkeersraad Asse, Asse

**Samenvatting :**

1. De verkeersraad Asse vraagt om meer halthoudende treinen op station Asse en betere aansluitingen met de bussen van 'De Lijn'.

2. Verder vraagt de verkeersraad om herinrichting van de N9 en de overdracht aan de gemeente van de N9 te Zellik i.v.m. de aanleg van een express-weg tussen ring en N9.

256. Verkeerswerkgroep Meerbeke, Meerbeke

**Samenvatting :**

1. Het is gewenst om naast letselongevallen ook aandacht te besteden aan zware stoffelijke schade.

2. Ninove hoort in de lijst der onveilige gemeenten, daar zij doorsneden wordt door 7 gewestwegen en een belangrijke doorgang vormt voor het pendelverkeer Geraardsbergen-Brussel.

3. In het investeringsprogramma zijn geen verwijzingen naar de kruising van de N28 (Halsesteenweg-HemelrijkNieuwstraat), de kruising N8-N28 (Brusselsesteenweg-Halsesteenweg) en een afslagstrook op de N8 (ri. HerremanstraatNieuwstraat).

4. De ganse N8 Ninove-Brussel moet onderwerp uitmaken van een globale aanpak voor beide provincies met bijzondere aandacht voor linksafslaand verkeer.

5. De N45 (Aalst-Ninove) is vermeld voor mogelijke herinrichting binnen de kommen, terwijl dit traject vrijwel volledig onbebouwd is. Daarentegen wordt de, in de gemeente Meerbeke volledig dichtbebouwde, N8 (Ninove-Brussel) niet vermeld, hetgeen gewenst is. Bovendien is op dit traject veel fiets- en voetgangersverkeer aanwezig.

6. Bijzondere aandacht verdienen de kruispunten met de N28 (nl. km 35/9 en km 36) en de N28 (km 38.5) met de N405 te Ninove.

257. Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen

#### Samenvatting :

1. Het Departement van Verkeer en Infrastructuur deelt in grote lijnen de in het WPV uiteengezette zienswijze en kan zich aansluiten bij de algemene strategie en het actieprogramma. Het IMP is slechts een eerste fase van het VVPV. Een tweede fase zal de ontwikkeling van een Integraal Verkeers- en Vervoersmodel zijn.

2. De termijn waarop de studie concreet betrekking heeft lijkt eerder beperkt, een perspectief voor een concreet actieprogramma op langere termijn ware echter een belangrijke aanvulling op het vooropgestelde WPV.

3. M.b.t. het o.v. (trein) maakt de Minister de volgende opmerkingen :

— Aan zowel het VVPV als het STAR-21 plan van de NMBS liggen dezelfde benadering en **betrachting** ten grondslag. STAR 21 komt overeen met de in het WPV aangeprezen strategie en beantwoordt aan de geformuleerde wensen.

— T.a.v. het stadsgewestelijk o.v. is het nodig om overleg te plegen teneinde te voorkomen dat op deze relaties een voor de gemeenschap dure concurrentie zou ontstaan tussen de verschillende vormen van o.v.

— De Minister vestigt nogmaals de aandacht op het belang van de ruimtelijke ordening in de uitbouw van een efficiënt o.v.-systeem. Het r.o.-beleid moet meer gericht zijn op kernverdichting rond de stations.

— De Vlaamse spoorwegas werd pas in 1982 over zijn gehele lengte geëlectriceerd en gemoderniseerd. Het baanvak Hasselt-Maastricht werd uiteindelijk niet uitgevoerd vanwege de lage rentabiliteit op dit traject. De NMBS erkent dat het knooppunt Rijsel, in het kader van de TGV-Nord een belangrijke rol zal vervullen en streeft naar rechtstreekse verbindingen tussen Rijsel en de Vlaamse steden.

— STAR 21 voorziet op lange termijn in één bijkomende IC tussen Kortrijk en Gent en één tussen Gent en Brussel.

— T.a.v. het verkorten van de reistijd vanuit verder afgelegen plaatsen naar grotere centra wordt de inzet van nieuwe rechtstreekse treinen onderzocht. In dit kader wordt ook verwezen naar de infrastructuurwerken te Leuven.

— De vergroting van de capaciteit op overbelaste assen is voorzien (Brussel-Leuven).

— Voorstedelijk vervoer vanuit de regio Leuven naar Brussel is voorzien in STAR 21.

4. Het VVPV is sterk georiënteerd naar het personenvervoer. Het goederenvervoer over de weg werd **alleen** behandeld in de inleiding. De groei van het goederenvervoer over de weg zal in het jaar vermoedelijk 40 % bedragen. De bijdrage van het goederenvervoer over de weg aan de mobiliteitsverbetering bestaat in het rationeel aanwenden van verkeersmiddelen en het aanwenden van meer milieuvriendelijke vervoerwijzen. Voor binnenlandse verplaatsingen is voor het gecombineerd vervoer slechts een marginale rol weggelegd. Ingrijpende maatregelen om de vlotheid van het goederenvervoer over de weg te waarborgen zullen dan ook eerder moeten gebeuren op het vlak van het beperken van het autoverkeer.

5. De NMBS is het niet eens met de verwachting van het VVPV dat het vervoer via het spoor zich ongeveer op het huidige niveau zal stabiliseren. Het VVPV heeft de

evolutie van het spoorvervoer onderschat, zeker wat het vervoerde tonnage betreft. Wat de infrastructuuraspecten betreft merkt de NMBS op dat de grote beleidslijn van de UIC is om het internationaal goederenvervoer te concentreren op goed uitgeruste en productieve hoofdlijnen. Deze beleidslijn kan zeker in het VVPV worden geïntegreerd. T.a.v. de in het WPV geciteerde Ijzeren Rijn tonen de NS en DB thans weinig interesse.

6. T.a.v. verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid dient het belang van de volgende beleidsdoelstellingen te worden onderstreept :

— Het vestigingsbeleid in functie van de verkeersveiligheid en de hiërarchie van wegen (bijv. lintbebouwing langs expresswegen).

— Doortochtenbeleid ook in functie van de verbetering van de verdeling van de verkeersruimte onder de verschillende verplaatsingswijzen.

T.a.v. een aantal concrete aspecten wordt hieraan toegevoegd :

— Het verdient de voorkeur dat de veiligheidscampagnes in het kader van de sensibilisering georganiseerd blijven door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

— Het gebruik van pechstroken door snelbussen is gevaarlijk en lijkt in strijd met de Internationale Conventie over de E-wegen.

258. Vice-Eerste Minister en Minister van Economische Zaken en van het Plan

**Samenvatting :**

1. De benaderingswijze wordt als zeer positief genoemd. Het WPV is echter een ietwat geïsoleerd document waarin relaties met andere beleidsdomeinen wel genoemd worden maar niet beleidsmatig vertaald.

2. Het economische gedeelte is vrij beperkt : alleen in termen van BRP en tewerkstelling. Het goederenvervoer krijgt te weinig aandacht.

3. T.a.v. het milieu-hygiënische aspect wordt opgemerkt dat de MINA-normen niet vertaald worden in een benodigde verkeersreductie. Evenmin wordt de weerslag van de maatregelen doorgerekend zodat evaluatie en bijsturing niet mogelijk zijn.

4. De min. 10 %-norm t.a.v. verkeersveiligheid vindt de minister een bescheiden doelstelling. Afgezien daarvan kan getwijfeld worden of de voorgestelde maatregelen volstaan om de doelstelling te bereiken. In dit verband merkt de minister op dat de aanduiding „verkeersonveilige gemeente” ondoordacht is.

5. De omvang en financieringswijze van het mobiliteitsfonds is niet concreet ingevuld. Tevens ontbreken voorwaarden aan de gemeentelijke plannen.

6. Het aanrekenen van de werkelijke kost van het autogebruik aan de gebruiker is een moedige maatregel. De variabelisatie van het autorijden door fiscale maatregelen behoort tot de bevoegdheid van de Nationale regering. Er bestaat in dit kader een potentieel conflict met de sociale doelstelling. Correctiemaatregelen t.b.v. de financieel zwakkeren worden niet voorgesteld in het WPV.

7. De afwezigheid van de Noord-Zuid-verbinding in Limburg wordt betreurd.

259. Vlaamse Confederatie Bouwbedrijf

**Samenvatting :**

1. Het is de verdienste van minister Sauwens om zijn beleid te willen baseren op een objectieve analyse van de vervoers- en verkeersproblematiek.

2. Positief is voorts de poging om de dalende trend van de investeringsuitgaven gedaan te maken.

3. Ook de multidisciplinaire aanpak is positief ; de neerslag is duidelijk terug te vinden in de diverse gedetailleerde analysesresultaten.

4. De VCB vindt de brede maatschappelijke discussie rond het plan een goede zaak.

5. Minister Sauwens komt de verdienste toe van het initiatief tot wetenschappelijke begeleiding en ondersteuning van het vervoersbeleid.



6. De indruk bestaat echter dat het veeleer gaat om verantwoording van de beleidsvoornemens op korte termijn dan om een daadwerkelijk plan. In dat geval is de benaming „vervoersplan Vlaanderen” niet terecht, tenzij er en vervolg voor de langere termijn komt.

7. De band tussen voorgestelde acties met doelstellingen en analyseresultaten wordt hier en daar zeer onduidelijk, soms zijn er zelfs tegenstrijdigheden.

8. De verkeersgeografisch strategische ligging van Vlaanderen in Europa komt niet tot uiting in het plan.

9. Vragen kunnen gesteld worden omtrent de realiteitswaarde en beleidsrelevantie van het gehanteerde mobiliteitsgroei-scenario van ca. 45 %: tussen 1987 en 1990 is — mede onder druk van de gunstige economische conjunctuur — een groei gerealiseerd van gemiddeld 20 %. Een realistischer economisch scenario komt uit op een verkeersgroei van 75 % tussen 1987 en 2005. Een alternatief vanuit die groei moet ontwikkeld worden. Dan dient er meer aan infrastructuur te gebeuren.

10. Als de driehoek Antwerpen-Gent-Brussel dichtslibt, dan is elders nog slechts marginale economische ontwikkeling mogelijk.

11. Uitbreiding van het openbaar vervoer levert slechts beperkt resultaat t.a.v. de verkeersafname.

12. Het is te simplistisch om het hoofdwegennet te laten samenvallen met het auto-snelwegennet ; er ontbreken dan ook verbindingen, zoals Brussel-Ninove.

13. De belangrijkste wegen, die voor herinrichting in aanmerking komen, komen in de lijst niet voor.

14. Er zijn inconsequenties en tegenspraak in de nota : waar de rol van de overheid in de mobiliteits sfeer enerzijds beperkt wordt gehouden tot sturen, wordt hij bij het milieu verplichtend. Voorts wordt het economisch belang beklemtoond, terwijl men eveneens het conflict tussen vervoer en wonen centraal stelt en terecht. Door capaciteitsbeperking op het derde wegniveau zullen kostenverhogingen optreden en zal de milieuverontreiniging t.g.v. van meer files toenemen.

15. Er worden geen concrete voorstellen gedaan t.a.v. de verkeersveiligheid. Soortgelijke opmerkingen gelden t.a.v. verkeersleefbaarheid, die zich schijnt te beperken tot geluidhinder. Evenals voor de fietsroutenetwerken. En hoe zit het met infrastructuurverbetering in relatie tot capaciteitsverruiming ?

16. Het planningsniveau van het WPV wordt niet consequent aangehouden : er wordt soms afgedaald tot het gemeentelijk niveau.

17. Soms hebben uitspraken te veel het karakter van slogans, bijvoorbeeld waar het gaat om verkeersveiligheid : het secundair wegennet verwerkt veel meer verkeer dan in Nederland, heeft veel meer conflictsituaties, en dat leidt dus tot andere veiligheids-effecten.

8. De binding tussen vervoer en economie komt te flauw uit het IMP.

19. Men moet niet slechts versmallingen aanbrengen in hoofdwegen, maar ook omleidingen. Men moet aldus op termijn tot een volwaardig secundair net komen.

20. Het IMP is een goede eerste stap ; dringend dient een tweede stap te worden gezet met budgettering, dossiervoorbereiding, aanbesteding en uitvoering.

21. De uitbouw van het hoofdwegennet is in het VVPV duidelijk ondermaats. Het mist bijvoorbeeld reële behoeften, zoals de Noord-zuid-verbinding in Limburg en de oplossing voor het „A2/E40/E19-probleem” door het „Voorstel Mortelmans”.

260. Vlaamse Hoge Raad voor Minder-valide Personen

#### Samenvatting :

1. Het lijkt de raad belangrijk om de fundamentele opties vastgelegd in de beleidsnota „Voorzieningen voor de Mindervalide Reiziger” te incorporeren in het WPV. Hierbij moet bijzondere aandacht gaan naar de participatie aan het o.v. ook door de zwaarst-gehandicapten en het bevorderen van de verkeersveiligheid in het raam van een globaal preventief programma.

2. De raad is van mening dat de sectoren met mensen met mobiliteitsproblemen inspraak moeten krijgen op het vlak van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer. Het hoofdstuk „sociale doelstellingen” is dan ook betekenisvol.

3. De raad bereidt een nota voor met een allesomvattende visie waarvan de resultaten, zodra hij klaar is, bekend gemaakt zullen worden.

#### 261. Vlaamse Hoge Raad voor Natuurbehoud

##### Samenvatting :

1. Plan als geheel dient positief te worden gewaardeerd ; natuurlijk milieu krijgt niet de aandacht die het verdient.

2. Het vermijden van faunaslachtoffers en hinder tengevolge van infrastructuur krijgt geen aandacht.

3. De raad mist aandacht voor meer natuurgericht beheer en inrichting van oppervlaktewaters.

4. In het plan ontbreekt aandacht voor de invloed van verontreinigingen door het verkeer op fauna en flora. De raad stelt voor om de plaatsen te inventariseren waar verontreinigingen door verkeer natuurgebieden verstoren.

5. In het plan ontbreekt aandacht voor natuurgericht beheer van bermen.

6. De raad mist aandacht voor de inschakeling van bermen en waterlopen in het landschaps-ecologisch netwerk.

7. Tenslotte verdient natuurtechnische milieubouw aandacht.

8. Voorgesteld wordt om voor natuurbeheer en natuurontwikkeling kansrijke situaties in de buurt van infrastructuren te inventariseren.

9. Verder stelt de raad voor om pilootprojecten te starten m.b.t. de mogelijkheden van inrichten en beheersplannen voor een meer natuurvriendelijke aanleg en onderhoud van verkeersinfrastructuur.

#### 262. VTB-VAB, Zwijndrecht

##### Samenvatting :

1. Het is een vrij complex en al bij al een moeilijk leesbaar document geworden, ondanks dat de complexiteit van de materie hiertoe heeft bijgedragen, zodat reacties misschien niet doordringen tot de basis.

2. De inventarisatie, een round-up van de (Vlaamse) mobiliteitsproblematiek en het bestaande ideeëngoed daaromtrent, is vrij goed en volledig.

3. Van de onderscheiden deelaspecten worden doorgaans een vrij correcte diagnose gesteld doch de oplossing van het probleem (concrete aanpak) blijft dikwijls bij een mooie intentieverklaring, hetgeen ook geldt voor de financiering.

4. Het zwaartepunt van het plan ligt bij de verkeersveiligheid en er wordt onvoldoende aandacht besteed aan de milieuaspecten. Het is verheugend dat de algemene principes van verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid een belangrijk onderdeel uitmaken van de vooropgestelde aanpak.

5. Een fundamentele en meer gedetailleerde uitwerking van de financiering van het plan is noodzakelijk.

6. Voor de haalbaarheid van het plan moet er continuïteit van het beleid zijn. Het plan biedt hiervoor geen enkele garantie noch oplossing.

7. De extra 3 miljard is onvoldoende, mede gezien de zware investeringen in o.a. het openbaar vervoer ter terugdringing van het particulier autogebruik en de onzekerheid in de rest van de financieringsmiddelen.

8. Bij de auto-alternatieven wenst het plan meer ingang te vinden bij de bevolking m.n. via het penaliseren van het autogebruik. Bij een mentaliteitsverandering werkt belonen waarschijnlijk beter dan straffen. Met een vakkundig aangepakte informatie-campagne kan echter veel worden bereikt.

9. In België is een gebrekkige vorming en opleiding van verkeerskundigen. Een georganiseerd beleid terzake bestaat niet, het goed bedoelde maar voor alsnog onbeduidende initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde terzijde gelaten.

10. Er wordt onvoldoende ingegaan op het probleem van de bevoegdheids-overschrijdende aspecten van het mobiliteitsdebat. De samensmelting van het departement Openbare Werken met Verkeer betekent een belangrijke stap in de goede richting.

11. Het aspect Ruimtelijke Ordening wordt onvoldoende betrokken bij de aanpak van het mobiliteitsprobleem. Interdepartementale overlegstructuren zijn noodzakelijk. Enige integratie van nationale met regionale, en regionale beleidsplannen onderling is noodzakelijk. Het is dan ook wenselijk dat de voltallige Vlaamse Executieve dit plan goedkeurt en zich engageert tot de verwezenlijking ervan.

12. Er is onduidelijkheid omtrent het bestaan, laat staan het reeds functioneren, van de genoemde studie- en werkgroepen.

13. Het vrijmaken van budgetten voor de aanleg van carpoolparkings is verheugend (een en ander gebaseerd op door VTBVAB verrichte studie).

14. De door de minister gemaakte complete en officiële compilatie van de mobiliteits-thematiek is lovenswaardig. Het woord zinvol (zinvol gedrag en zinvol gebruik van de auto) is het sleutelwoord voor het te voeren beleid en moet als rode draad door het plan lopen.

#### 263. VU-fractie Lebbecke

##### **Samenvatting :**

1. De VU-fractie van Lebbecke vraagt aandacht voor de verkeersveilige herinrichting van de N47, met name op de kruispunten met de Lange en Korte Minnestraat, de Flor Hofmanslaan, de Ziekenhuisveldbaan en de N41. Verder verzoekt hij om de aanleg van fietspaden langs de N47.

2. M.b.t. het o.v. wordt een frequentieverhoging van de treinverbinding gevraagd en aansluitende busdiensten.

#### 264. Werkgroep Natuurbehoud Linkeroever v.z.w., Zwijndrecht

##### **Samenvatting :**

1. De werkgroep onderschrijft veel van de basisopties voor de toekomst die in het VVPV zijn opgenomen.

2. De werkgroep heeft tegen enkele concrete projecten ernstige bezwaren. Een aantal projecten mogen enkel buiten de natuurgebieden worden verwezenlijkt en er mag geen onrechtstreekse schade optreden. Als natuurgebieden worden genoemd : het Rot, Vlietbos, Blokkersdijk, St. Annabos en de Melselepolder. Het gaat om de volgende (studies over) infrastructuurwerken : baggerwerken in de Antwerpse haven, de ombouw van de N49 tot autosnelweg All, de studie naar een verbeterde verbinding tussen de N49 en de A14, een eventuele verdere doortrekking van een tunnel onder het Amerikadok naar Linkeroever, de studie naar een vierde vaste Schelde-oeververbinding, een nieuwe spoorwegaftakking t.b.v. de Vlaamse spoorweg, de bouw van een stormstuw t.h.v. Oosterweel en de aanleg van een vluchtweg vanaf het industriegebied Zwijndrecht naar de N49.

#### 265. Werkgroep Stadssnelspoor Gent, Deinze

##### **Samenvatting :**

1. De werkgroep stadssnelspoor Gent merkt op dat uit het VVPV blijkt dat het o.v. in de Gentse agglomeratie uitzonderlijk laag ligt in vergelijking met Antwerpen en Brussel. De hoofdlijn : „Bus, Tram, Trein voorrangslijn” wordt onderschreven.

2. In bovengenoemd kader past een voorstel van de werkgroep om te komen tot een herwaardering van het voorstedelijk spoorwegaanbod in het stadsgewest Gent. Dit voorstel is in de inspraakreactie uitgewerkt.

3. In het programma past het plan „Stadssnelspoor Gent” o.m. omdat het optimaal gebruik maakt van de bestaande infrastructuur. De werkgroep vraagt om een **pilootproject** m.b.t. stadssnelspoor.

#### 266. Werkgroep Veiliger Boomsesteenweg, Aartselaar

##### **Samenvatting :**

1. Het plan van de werkgroep „Veiliger Boomsesteenweg” voor de heraanleg van de A12/N177 voldoet volledig aan de visie van de Vlaamse Regering inzake mobiliteit en verkeersleefbaarheid. Hierbij worden voorbeelden gegeven t.a.v. openbaar vervoer, verkeersveiligheid, fietsverkeer en leefbaarheid. Het voorstel om de A12 tot autostrade te maken is volgens de werkgroep ongewenst. Deze voorstellen miskennen de totaliteit van de problematiek, er wordt niets gedaan aan de N177, terwijl de autoweg allicht barrièrewerkend is en de kans om langs het traject een degelijk openbaar vervoer uit te bouwen gaat wellicht definitief verloren.

2. De werkgroep is het niet eens met de benadering dat prioritair kruispunten alleen kruispunten zijn met meer dan 8 letselgevallen per jaar. Op het tracé Boom-Antwerpen (6 km.) liggen namelijk 8 kruispunten (8 letselgevallen per jaar) waarop in 1989 in totaal 99 lichtgewonden, 23 zwaar gewonden en 1 dode vielen. Deze aantallen moeten reden genoeg zijn om dit traject als zwarte zone te beschouwen

3. Er zijn fouten gemaakt bij de verwerking van de gegevens van het NIS. Enerzijds doordat de ongevallen die op éénzelfde weg gebeuren op verschillende plaatsen op de lijst kunnen voorkomen (afhankelijk v.d. weg die wordt ingevuld op statistiekformulier) anderzijds zijn de ongevallen op éénzelfde kruispunt niet gegroepeerd zodat zij op elk van de wegen die uitmonden op het kruispunt gezocht moeten worden. Het gevolg is de essentiële correcties voor de volgende kruispunten :

- kruispunt A12/N177/Pierstraat : 14 letselgevallen in 1988 ;
- kruispunt A12/N177/Kontichsesteenweg/Cleydaellaan : 9 letselgevallen in 1988.

#### 267. Werkgroep Verkeer Deinze

##### **Samenvatting :**

1. De keuze van het hoofdwegennet lijkt te theoretische te zijn gebaseerd. Het lijkt ongelofelijk dat de N8 tussen Kortrijk en Oudenaarde en de weg tussen Roeselare en Diksmuide wel, en de N8 tussen Ninove en Brussel en de N35 tussen Deinze en Tielt niet als hoofdweg beschouwd worden. De N35 Nazareth-Deinze-Tielt hoort bij het hoofdwegennet.

2. T.a.v. de verkeersveiligheid lijkt het de werkgroep interessant om een rangorde van meest onveilige gemeenten op te stellen zonder rekening te houden met de eventuele autosnelwegen op het grondgebied. Onveiligheid in een gemeente heeft niets te maken met onveiligheid op de autosnelwegen.

3. M.b.t. het langzaam verkeer steunt de werkgroep het idee om het opstellen van verkeerscirculatieplannen te stimuleren om zo de veiligheid van de zwakke weggebruiker te verhogen. De werkgroep betreurt het zeer dat slechts 1 stad in Oost-Vlaanderen aandacht krijgt i.v.m. een fietsroutenetwerk. De werkgroep stelt voor om ook in een gemeenschappelijke aanpak van voetgangersnetwerken te voorzien.

4. M.b.t. het o.v. vraagt de werkgroep om een rechtstreekse verbinding Deinze-Gent St.-Pieters zonder halte in De Pinte.

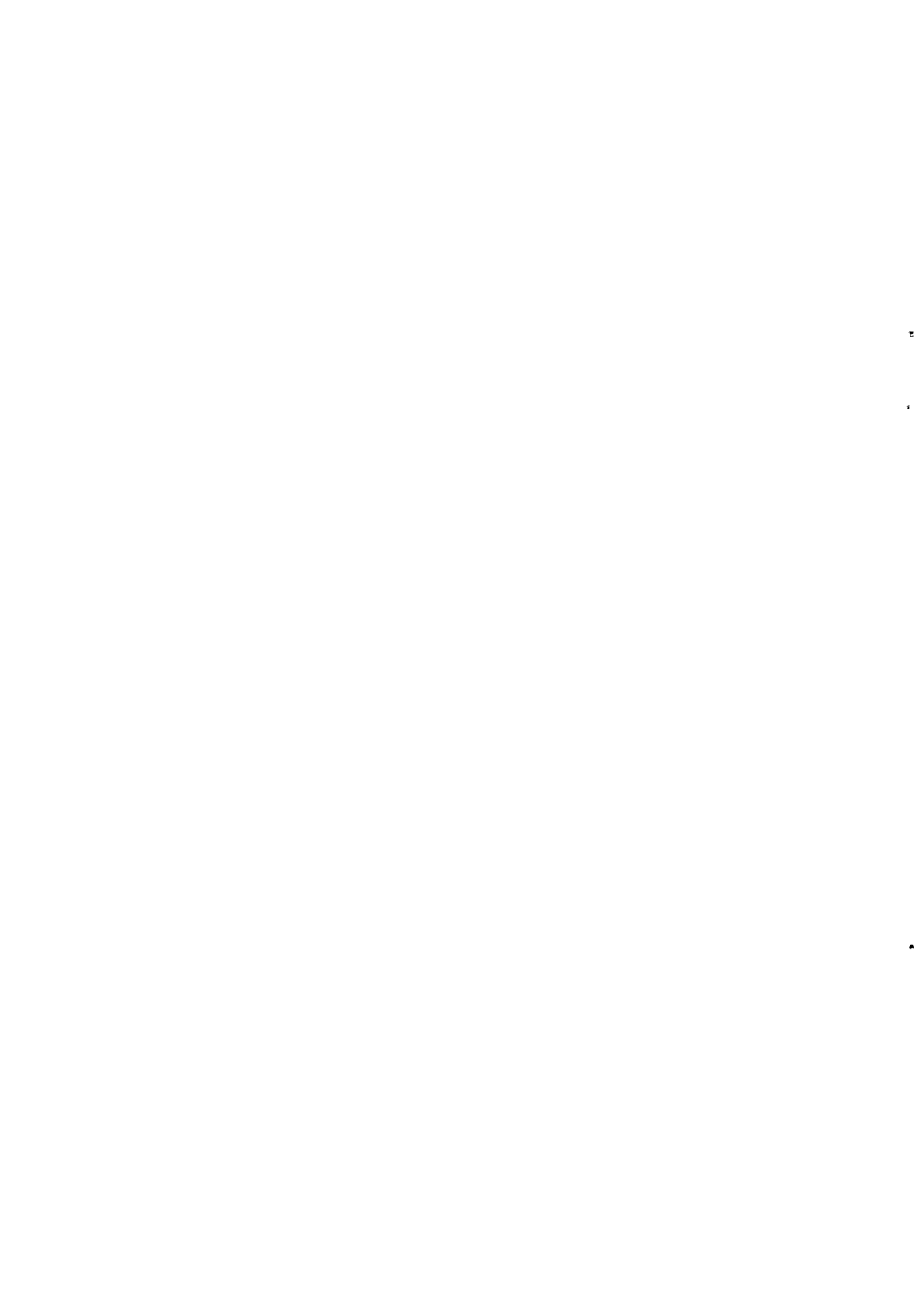
5. De werkgroep steunt het idee van een carpool-plaats bij afrit 7 van de E17.

#### 268. Wijkraad Betsveld, Landen

##### **Samenvatting :**

1. De bestaande spoorlijn 36 Brussel-Luik veroorzaakt veel trillingen en geluidhinder. De nachtrust wordt hierdoor verstoord (zwaar goederenvervoer + snelheid). De volgende acties zijn gewenst :

- herziening van het voorgestelde Star-21 plan m.b.t. het bijkomend spoor **Landen-Hasselt** (nieuwe spoor aan andere zijde van het bestaande spoor) ;
- oplossingen bedenken om de nadelige gevolgen van de bestaande trillingen te verminderen.



BIJLAGE 3

Bijsturingsnota : resultaten van het breed maatschappelijk debat

## INHOUD

|                                                                                            | <b>Blz.</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1. INLEIDING                                                                               | 417         |
| 2. ALGEMENE REACTIES, VISIE EN BELEIDSDOELEN                                               | 417         |
| 2.1 Algemene reacties                                                                      | 417         |
| 2.2 Hoofddoelstelling                                                                      | 419         |
| 2.3 Ruimtelijk-ecologische doelstellingen                                                  | 419         |
| 2.4 Doelstellingen verkeersveiligheid                                                      | 420         |
| 2.5 Milieuhygiënische doelstellingen                                                       | 420         |
| 2.6 Economische doelstellingen                                                             | 421         |
| 2.7 Sociale doelstellingen                                                                 | 421         |
| 2.8 Conclusie ten aanzien van de doelstellingen                                            | 421         |
| 3. INDICATIEF MEERJAREN PROGRAMMA 1990-1995                                                | 421         |
| 3.1 Algemene reacties                                                                      | 421         |
| 3.2 Ontwikkeling van de mobiliteit                                                         | 422         |
| 3.3 Probleemanalyse, Strategie en Beleid                                                   | 422         |
| 3.4 Financiële aspecten                                                                    | 426         |
| 3.5 Conclusie                                                                              | 427         |
| Bijlage 1 : Hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en <b>basisnet</b> spoorwegvervoer (goederen) | 428         |
| Bijlage 2 : Laattijdig ontvangen adviezen                                                  | 430         |



## 1. INLEIDING

In juli 1990 is de eerste fase van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen (VVPV) als beleidsvoornemen gepresenteerd.

Vervolgens is in de periode oktober 1990 tot februari 1991 over dit plan een Breed Maatschappelijk Debat gevoerd.

Het WPV is toegestuurd aan de Vlaamse gemeenten, diverse ambtelijke diensten, zoals de Provinciale Directies van Openbare Werken en Verkeer, koepelorganisaties en dergelijke met het verzoek voor 1 januari 1991 een schriftelijk advies bij het plan in te dienen. Ook na 1 januari zijn nog vele reacties binnengekomen ; daarom is besloten alle reacties tot half maart „mee te nemen”. Daarnaast zijn per provincie zowel voorlichtingsbijeenkomsten als inspraakbijeenkomsten georganiseerd, bestemd voor ambtenaren, mandatarissen en andere belangstellenden.

In totaal zijn 268 schriftelijke reacties op het VVPV ontvangen. Deze kunnen naar de aard van de afzender worden onderscheiden in

|                                                      |              |
|------------------------------------------------------|--------------|
| – steden en gemeenten                                | 182 reacties |
| – overige overheden (provincies en ministeries e.d.) | 27 reacties  |
| – bestuurlijk overleg (GOM's, SERV e.d.)             | 11 reacties  |
| – particulieren, actiegroepen                        | 22 reacties  |
| – fracties van politieke partijen                    | 5 reacties   |
| – overige                                            | 21 reacties  |

Het is opvallend dat meer dan de helft van alle reacties van steden en gemeenten afkomstig is. Dit duidt erop dat de verkeers- en vervoersproblematiek op het lokale niveau sterk leeft. Ook de inhoud van de reacties getuigt hiervan. Zeer vaak wordt aandacht gevraagd voor plaatselijke problemen in de sfeer van doortochten, gewenste fietspaden en dergelijke. Hoewel veel van deze zaken te ver in detail gaan ten opzichte van het WPV is het zonder meer toe te juichen dat gemeenten op deze wijze knelpunten inventariseren. Het duidt er ook op dat, wanneer de ergste knelpunten die in het VVPV zijn vastgesteld, zijn opgeheven, er op gemeentelijk niveau nog heel wat werk te doen valt om de verkeerssituatie in Vlaanderen verder te verbeteren.

De voorlichtingsbijeenkomsten en de openbare inspraakbijeenkomsten trokken naar schatting bijna duizend belangstellenden.

De ontvangen adviezen, standpunten en bemerkingen zijn verwerkt in dit rapport. Het rapport bestaat uit de bijsturingsnota en de samenvatting van de ontvangen adviezen, op alfabetische volgorde.

De bijsturingsnota bevat, in grote lijnen volgens de hoofdstukindeling van het VVPV, de opmerkingen en kritiek die relevant zijn op het beleidsniveau van het Vlaams Gewest. De opmerkingen zijn zoveel mogelijk geclusterd en zijn vervolgens voorzien van commentaar. Detailkwesties zal men niet in de nota terugvinden.

In het overzicht van ontvangen adviezen zijn alle reacties gesynthetiseerd weergegeven. Dit maakt het mogelijk snel een overzicht te verkrijgen van de aard en inhoud van de afzonderlijke reacties.

## 2. ALGEMENE REACTIES, VISIE EN BELEIDSDOELLEN

### 2.1 Algemene reacties

Een groot aantal reacties geeft in algemene zin commentaar bij het verschijnen van de eerste fase van het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen (WPV).

Het initiatief voor het opmaken van het VVPV wordt in het algemeen goed ontvangen (43, 52, 77, 82, 89, 102, 114, 142, 146, 158, 167, 173, 228, 230, 233, 241). Reacties als „VVPV is een goed basisdocument”, „instemming” en „Vlaanderen was eraan toe” getuigen hiervan.

Niettemin worden door verschillende insprekers kanttekeningen geplaatst bij het VVPV in zijn algemeenheid. Deze worden nu besproken en van commentaar voorzien.

Enkele reacties vinden, dat het Europees/internationaal niveau ontbreekt, terwijl toch Vlaanderen een belangrijke spilfunctie in de Europese verkeers- en vervoerssituatie vervult (36, 198, 213, 236, 238, 246).

Reactie : Hoewel het Europees/internationaal niveau niet expliciet is onderscheiden in het VVPV, zijn wel degelijk plannen en projecten integraal meegenomen in het VVPV om die spilfunctie te blijven vervullen. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de aanleg van de autosnelwegen Veurne-Franse grens en Antwerpen-Bergen op Zoom, binnenvaartprojecten, en spoorwegprojecten.

Enkele malen wordt als kritiek geuit dat het slechts om een plan voor de korte termijn gaat (36, 73, 75, 118, 147, 212, 218).

Reactie : Het VVPV geeft (in deel 1) een globale visie en beleidsdoelen ten aanzien van verkeer, vervoer en gerelateerde beleidsterreinen. De visie en de beleidsdoelen gelden voor zowel de korte als de lange termijn. De uitwerking hiervan, het Indicatief Meerjaren Programma 1990-1995 (deel II) is uitdrukkelijk gericht op maatregelen voor de korte termijn. Het is echter duidelijk dat hierop een vervolg dient te komen voor de lange termijn. In dit verband kan worden verwezen naar de inleiding bij het IMP 1990-1995, waar de tweede fase van het VVPV al wordt aangekondigd. Deze tweede fase zal bestaan uit het ontwikkelen van een integraal verkeers- en vervoersmodel teneinde voor de middellange en lange termijn over een doeltreffend planningsinstrument te beschikken.

Een volgende kanttekening stelt dat er „haalbare plannen” moeten komen. Het mag niet blijven bij „vage intentieverklaringen” (23, 25, 54, 102, 165, 166, 186, 197).

Reactie : De aanpak is geweest om vanuit analyses van het verkeers- en vervoerssysteem knelpunten en aandachtsgebieden vast te stellen. Dit leidt niet altijd tot pasklare maatregelen die „morgen” kunnen worden uitgevoerd. In vrijwel alle gevallen zal het verder nodig zijn de gedefinieerde projecten eerst uit te werken middels actieplannen en dergelijke. Maar het is wel de eerste keer dat op het niveau van het Vlaams Gewest de aandachtpunten objectief bepaald zijn, zodat voor iedereen duidelijk kan zijn waar de prioriteiten komen te liggen. Het plan houdt zeker niet op bij intentieverklaringen : al in de begroting voor 1991 kon een verdubbeling van het budget voor het openbaar vervoer worden gerealiseerd, geheel aansluitend bij de intenties van het VVPV. Zo zijn ook reeds de resultaten beschikbaar van de projectgroep files, waarmee op korte termijn gewerkt kan gaan worden.

Sommige insprekers spreken de vrees uit dat de scheiding van beleidsdomeinen wordt voortgezet (122, 183).

Reactie : Voor de visie en de beleidsdoelen geldt dit uitdrukkelijk niet ; deze zijn globaal uitgewerkt. Bij de voorgestelde maatregelen kan de indruk ontstaan dat de scheiding van beleidsdomeinen wordt voortgezet : het maatregelenpakket is namelijk afgestemd op de beleidsbevoegdheid van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer. De thans voorgestelde maatregelen kunnen snel ter hand worden genomen. Dit garandeert in zekere zin de haalbaarheid voor de korte termijn. Het is echter duidelijk dat daarnaast ook maatregelen moeten uitgewerkt in samenhang met ruimtelijke ordening, milieu en nationale verkeersregelgeving. Na de vaststelling van het VVPV in de Vlaamse Raad zal deze uitwerking ter hand worden genomen.

Verschillende reacties stellen dat het onjuist is om rekening te houden met een groei van de mobiliteit. De mobiliteitsbehoefte zou juist structureel teruggedrongen moeten worden (6, 232). Andere (8, 65, 140, 160, 238, 259) vinden daarentegen de gehanteerde groei van 40 % te laag. Zij vinden dat rekening gehouden moet worden met 70 tot 75 % groei.

Reactie : In het VVPV is — uitgaand van een middenscenario voor de economische groei — een mobiliteitstoename berekend die leidt tot 40 % meer reizigerskilometers per auto in 2005 (ten opzichte van 1986). Uit analyses van het hoofdwegenet is gebleken dat een dergelijke toename van het verkeer vrijwel overal zonder problemen kan worden verwerkt. De capaciteit van de infrastructuur is daarom nauwelijks een groeibeperkende factor. Slechts op enkele plaatsen rond de grote agglomeraties Antwerpen, Gent en Brussel is de infrastructuur wel een beperkende factor. Op deze plaatsen wordt gestreefd naar een beïnvloeding van de keuze van vervoerwijze onder meer door een gericht openbaar vervoeraanbod. Hier kan dus op korte termijn een begin worden gemaakt met een ombuiging.

Wat de oorzaken van de mobiliteitsgroei betreft is het goed erop te wijzen dat deze in belangrijke mate wordt bepaald door factoren als de demografische ontwikkeling, toename van het aantal huishoudens, toename van de werkgelegenheid, toename van de inkomens en (als afgeleide van de voorgaande) toename van het autobezit. Het gaat hier om ontwikkelingen die autonoom verlopen, of — vanuit algemeen economisch perspectief — gewenst worden geacht.

Zoals in de nota van toelichting bij het IMP is vermeld kan een hogere groei dan 40 % met de beschikbare gegevens niet worden uitgesloten. Een groei echter van de mobiliteit met 70 à 75 %, bij een mogelijk dalende bevolkingsomvang, lijkt tamelijk onwaarschijnlijk en kan slechts optreden bij zeer hoge en langdurige economische groei.

Door verschillende instanties wordt aandacht gevraagd voor de problematiek van de landelijke gebieden (8, 25, 32, 105, 197, 220).

Reactie : Zoals uit de analyses blijkt, doen knelpunten op het gebied van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid zich zowel voor binnen de grote agglomeraties als in kleine gemeenten en dorpen. De aanleiding voor een specifieke aanpak van landelijke gebieden ligt op het terrein van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Zoals in het IMP is aangegeven is een ontsluiting met bijvoorbeeld een bus per uur kwalitatief geen optimale oplossing. Er is dan ook voorgesteld om naar betaalbare alternatieven te zoeken die wel aansluiten bij de vervoersvraag. In het IMP is voorgesteld om onder meer de taxi een rol te laten spelen als middel voor openbaar vervoer in landelijke gebieden.

Enkele insprekers vragen naar de haalbaarheid van de in het VVPV gestelde doelen (8, 32, 48, 65, 79, 152, 160, 197, 213, 250).

Reactie : Of de doelen gehaald worden, hangt af van de beschikbare financiën en de mate waarin de vereiste samenwerking tussen bij projecten betrokken partijen en diensten tot stand komt.

Wat de financiën betreft is in het IMP berekend dat naast de bestaande middelen jaarlijks circa 3 miljard BF extra benodigd is om de doelen te realiseren. Hierbij is de gedachte om te streven naar het instellen van een mobiliteitsfonds.

Wat de uitvoering van maatregelen betreft, moet worden gewezen op de verschillende rollen die het Ministerie van Openbare Werken en Verkeer vervult. Waar het gaat om de infrastructuur die bij het gewest in beheer is, kunnen maatregelen zonder tussenkomst van anderen worden uitgewerkt en uitgevoerd. Waar het echter gaat om infrastructuur die bij lagere overheden in beheer is, kan het Ministerie wel bepaalde ontwikkelingen stimuleren, bijvoorbeeld via een subsidiebeleid, maar is de invloed minder direct. Of de doelen worden gehaald zal er mede van afhangen, of de in het IMP aangekondigde stimuleringsinstrumenten het gewenste effect sorteren.

## 2.2 Hoofddoelstelling

In de hoofddoelstelling is onder meer vermeld dat wordt uitgegaan van „behoud van individuele keuzevrijheid”. Verschillende insprekers vragen wat hier precies mee wordt bedoeld (21, 24, 25).

Reactie : Hiermee wordt bedoeld dat de keuze van bestemming, van vervoerwijze en van verplaatsingstijdstip blijft voorbehouden aan het individu. Maar dit zal er niet toe leiden dat men altijd, overal op elk moment van de dag kan komen met iedere gewenste/mogelijke vervoerwijze. Het blijft te allen tijde een taak van de overheid om prioriteiten te bepalen, bijvoorbeeld om een straat in te richten als voetgangersgebied waar geen autoverkeer meer wordt toegelaten. Uiteraard dient deze doelstelling te worden geplaatst binnen de huidige context van de bestaande schaarste aan ruimte en (financiële) middelen.

Sommige insprekers menen dat de hoofddoelstelling te algemeen is. Anderen menen dat de automobilititeit, die veel problemen veroorzaakt, uitdrukkelijk in de hoofddoelstelling genoemd zou moeten worden (144, 212).

Reactie : Er is gekozen voor een werkwijze waarbij een hoofddoelstelling en subdoelstellingen worden onderscheiden. De hoofddoelstelling geeft de algemene lijn weer. De subdoelstellingen geven vervolgens aan waar de accenten in het beleid zullen worden gelegd.

In de ruimtelijk-ecologische doelstellingen en in de milieu-hygiënische doelstellingen komt vervolgens de automobilititeit met de bijbehorende neveneffecten aan de orde.

## 2.3 Ruimtelijk-ecologische doelstellingen

Bij de ruimtelijk-ecologische doelstelling wordt opgemerkt dat er te weinig aandacht wordt gegeven aan natuur en milieu (260).

Reactie : In de toelichting bij de ruimtelijk-ecologische doelstelling komt dit aspect uitdrukkelijk aan de orde ; zie bijvoorbeeld zinsneden als „de bereidheid om waardevol-

le open ruimte te besteden aan bijkomende verkeersinfrastructuur is er niet langer..” Verder moet er op ‘worden gewezen dat echte uitbreiding van de infrastructuur in de vorm van volledig nieuwe tracés nog slechts bij uitzondering aan de orde zal zijn. De hoofdnetwerken zijn nagenoeg voltooid ; waar capaciteitsuitbreiding nodig is zal worden volstaan met plaatselijke ingrepen, bijvoorbeeld in verkeerswisselaars of toevoeging van een rijstrook.

#### 2.4 Doelstellingen verkeersveiligheid

De kritiek bij deze doelstellingen laat zich samenvatten met de constatering dat insprekers vinden dat de doelen nog niet ver genoeg gaan. Zo wordt gesteld „absolute prioriteit voor langzaam verkeer”, „-10 % te bescheiden” of zelfs „irrelevant”, of „geen ongevallen moet de doelstelling zijn” (8, 213, 247, 258).

Reactie : Zowel de doelstellingen als de uitgewerkte maatregelen beogen een forse verschuiving in de aandacht naar het langzaam verkeer. Bij de -10 % wordt opgemerkt dat dit, in een periode van vijf jaar een zeer zware opgave is. Het is zeker niet realistisch dit doel nog verder te versterken. De genoemde 10 % is gebaseerd op een stringent beleid om zwarte punten op te ruimen. Alleen al op de onveilige kruispunten vindt jaarlijks circa 11 % van de letselongevallen plaats. Met een beleid dat is gericht op zowel de onveilige kruispunten als de zeer onveilige wegvakken moet een verbetering van 10 % over een periode van vijf jaar haalbaar geacht worden.

#### 2.5 Milieuhygiënische doelstellingen

Bij deze doelstellingen wordt opgemerkt dat de normering voor luchtverontreiniging is overgenomen uit het MINA-plan, maar dat een vertaling in maatregelen ontbreekt. Voorts wordt opgemerkt dat de doelstellingen voor terugdringen van luchtverontreiniging lang niet gehaald worden (6, 65, 160, 175, 212).

Reactie : In het WPV is inderdaad geen terugkoppeling gemaakt om te bezien in hoeverre MINA-plan-normen worden gehaald. Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van de uitstoot in de periode 1980-1988 en vervolgens naar de gewenste reducties op korte termijn (1993/1994) dan is direct duidelijk dat deze reducties niet zullen worden gehaald. De sleutel voor reductie van de uitstoot ligt naar verwachting in een combinatie van verkeersmaatregelen en technische maatregelen aan het voertuig.

Zodra de eerste fase van het VVPV is vastgesteld, zal in overleg met de opstellers van het MINA-plan worden bezien welke gezamenlijke maatregelen mogelijk zijn om de emissiedoelen te halen. Daarbij moet gedacht worden aan :

- versnelde introductie van personenauto's die voldoen aan de „US-83”eisen, zoals deze in de Verenigde Staten zijn gesteld en die een aanzienlijke aanscherping van de emissienormen voor nieuwe auto's betekenen ;
- tegengaan van onnodige verkeersgroei door (gemeentelijk) parkeerbeleid, extra investeringen in het openbaar vervoer en dergelijke ;
- introductie binnen enkele jaren van schonere (40-50 % ) vrachtauto's die aan de strengst mogelijke eisen voldoen ;
- verdere rationalisering en efficiencyverhoging in het goedertransport met verhoging van de beladingsgraad en waar mogelijk enige verschuiving in de verschillende vervoersaandelen ten gunste van vervoer per spoor en binnenvaart ;
- een effectieve handhaving in de praktijk van de emissiereductie per voertuig d.m.v. de milieukeuring en eisen aan de duurzaamheid van de technische voorzieningen. Uit deze opsomming blijkt duidelijk dat met name technische maatregelen aan voertuigen een zeer grote maar in principe haalbare rol zullen spelen bij het oplossen van de milieuproblematiek.

#### 2.6 Economische doelstellingen

Bij dit onderwerp wordt door de insprekers opgemerkt dat de economische doelstelling vrij beperkt is, dat het goederenvervoer in het algemeen erg beknopt wordt behandeld en dat het havenbeleid in de studie niet aan de orde komt (9, 10, 28, 32, 33, 36, 190, 192, 213, 217, 257).

Reactie : De rol van het Ministerie van Openbare Werken en Verkeer is te investeren in infrastructuur en deze infrastructuur zodanig te beheren dat het vervoer zich adequaat

kan ontwikkelen. Daarbij dient gezorgd te worden voor een zodanig afwikkelingsniveau op die infrastructuur, dat de betrouwbaarheid van de verbinding voor het goederenvervoer binnen redelijke grenzen gegarandeerd is. Vanuit deze invalshoek is het goederenvervoer behandeld. Voor de lange termijn zullen de goederenvervoerconsequenties, in fase 2 van het VVPV, door middel van een verkeers- en vervoersmodel worden bestudeerd en zal het beleid daaromtrent verder worden ingevuld. Het havenbeleid is bewust uit het WPV weggelaten. Reden is dat de havennota hier uitputtend aandacht aan besteedt.

### 2.7 Sociale doelstellingen

Bij de sociale doelstellingen wordt door de insprekers aandacht gevraagd voor aspecten als betaalbaarheid van het vervoer en sociale correctie voor hogere tarieven (minst draagkrachtigen kind van de rekening) (24, 55, 205, 258).

Reactie : In de sociale doelstellingen wordt het gevaar van vervoersongelijkheid onderkend. Wat het openbaar vervoer betreft wordt erop gewezen dat de concurrentiepositie bepaald wordt door reistijd, comfort en prijs gezamenlijk. Dit neemt uiteraard niet weg dat het openbaar vervoerkaartje ook voor de minst draagkrachtigen betaalbaar moet blijven.

### 2.8 Conclusie ten aanzien van de doelstellingen

Wordt het geheel overzien, dan mag worden vastgesteld, dat de doelstellingen in hoofdlijnen worden onderschreven. De doelstellingen kunnen derhalve als uitgangspunt dienen voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende jaren. Afstemming met andere beleidsterreinen is daarbij aan de orde.

## 3. INDICATIEF MEERJAREN PROGRAMMA 1990-1995

### 3.1 Algemene reacties

Een drietal opmerkingen laat zich in de paragraaf algemene reacties rangschikken, namelijk dat (17, 18, 47, 53, 75, 147, 175, 212, 229, 236, 238, 259) :

- de behandeling van economie, bereikbaarheid en ruimtelijke ordening in het IMP onvoldoende is ;
- de relaties met Wallonië, Noord-Frankrijk, Duitsland en Nederland niet in de kaartjes zijn aangegeven ;
- er geen afzonderlijke aandacht wordt geschonken aan regionale ontwikkelingen die tot een extra verkeersgroei kunnen leiden. Genoemd worden het centrum van het land (Brussel en omgeving) en de provincie Limburg.

Reactie : In het algemeen geldt dat aan verkeer en vervoer gerelateerde beleidsterreinen zover zijn uitgewerkt als voor een korte termijnplan strikt noodzakelijk is. Na vaststelling van de eerste fase van het WPV zal in overleg met betreffende ministeries worden bezien op welke wijze coördinatie ten aanzien van economische en ruimtelijke ontwikkeling verder inhoud kan worden gegeven. Het aspect bereikbaarheid is in het IMP alleen op bovenstedelijk niveau beschouwd. De bereikbaarheid binnen steden moet in de eerste plaats als een aandachtsgebied voor gemeenten worden beschouwd. Via de in te stellen subsidieregeling voor verkeersplannen voelt het Ministerie zich uiteraard wel verantwoordelijk om het opmaken van dergelijke plannen te stimuleren.

De opmerking ten aanzien van de kaartjes is juist : daarom zijn in bijlage 1 de kaartjes opnieuw opgenomen, met de relaties met omringende gewesten en landen daarin aangegeven.

Voor het gehele IMP geldt dat een verkeersgroei van 40 % als uitgangspunt is genomen. Bij deze groei zijn er afwikkelingsproblemen op de hoofdwegenstructuur rond Brussel, Gent en Antwerpen. In het IMP en in het rapport van de „Werkgroep Filebestrijding ” zijn maatregelen beschreven om deze problemen aan te pakken. In hoeverre regionale ontwikkelingen aanleiding zullen zijn voor extra verkeersgroei, is thans niet goed aan te geven. Overigens is dit een van de redenen om in de tweede fase van het WPV tot ontwikkeling van een verkeers- en vervoersmodel te komen.

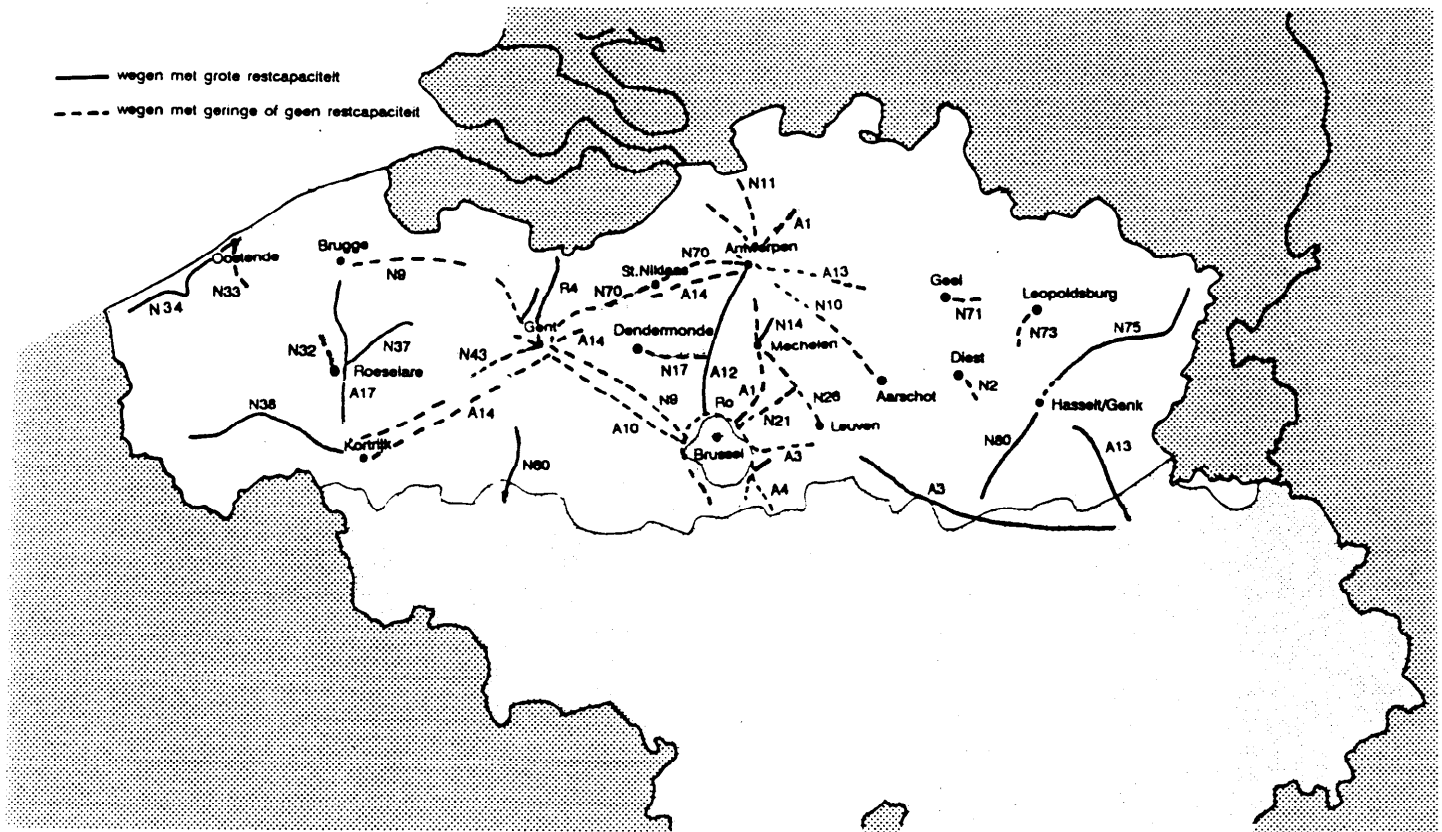
### 3.2 Ontwikkeling van de mobiliteit

Bij de in het IMP geschetste ontwikkeling van de mobiliteit wordt enerzijds opgemerkt dat enige relativering op zijn plaats is, anderzijds ook dat de schatting van de groei te voorzichtig is. Met ander woorden dat 40 % nog aan de lage kant is (6, 8, 65, 140, 160, 238, 259).

Reactie : Zoals al eerder aangegeven, is de 40 % -schatting gebaseerd op een middenscenario voor de economische ontwikkeling. Wordt uitgegaan van een sterkere groei, dan wordt een groeipercentage in de orde van 70 % genoemd (zie ook de nota van toelichting bij het IMP).

Om een indruk te krijgen van de consequenties van een dergelijke groei is ook hierbij nagegaan waar verzadiging van het wegennet optreedt ; zie bijgaand kaartje.

Uit dit kaartje blijkt dat bij deze verkeersgroei de verbindingen tussen Brussel, Gent en Antwerpen en tussen Gent en Kortrijk tijdens spitsuren met filevorming worden geconfronteerd. Ook dit resultaat illustreert de noodzaak om te komen tot de ontwikkeling van een verkeers- en vervoersmodel, teneinde meer gedetailleerd en gefundeerd de te verwachten verkeersgroei te berekenen.



Restcapaciteit op het hoofdwegennet bij 70 % verkeersgroei (situatie in 2005, indicatief)

### 3.3 Probleemanalyse, Strategie en Beleid

Een fundamentele opmerking bij dit onderdeel van de studie is, dat er vooral is gekeken naar kwaliteitsfactoren zoals veiligheid en milieuoverlast en dat er te weinig is gekeken naar functionele aspecten als het voorkómen van knelpunten en het behoud van een kwalitatief goede infrastructuur (190).

Reactie : Bij het beoordelen van de infrastructuurnetwerken is er naar gestreefd zoveel mogelijk uit te gaan van kwantificeerbare grootheden. Zo is bij de beoordeling van het hoofdwegennet tot in detail vermeld hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden.

Een andere meer algemene opmerking is dat de uitvoering van het plan alleen mogelijk is indien er continuïteit in het beleid kan worden geboden. Het plan biedt hier geen oplossingen of garanties voor (213, 262).

Reactie : Deze opmerking is juist. Daarom wordt er naar gestreefd consensus te bereiken over zowel de doelen als de inhoud van het plan. Indien de Vlaamse Raad zich hierover uitspreekt, mag tenminste op hoofdlijnen voor de komende jaren continuïteit worden verwacht.

### 3.3.1 Bereikbaarheid

Bij het thema bereikbaarheid wordt door insprekers opgemerkt dat er geen rekening is gehouden met de uitbouw van de havens en met de concentratie van administraties in Brussel (18, 193, 223).

Reactie : Rond verschillende havensteden zijn projecten en studies voorzien, namelijk rond Zeebrugge, Gent en Antwerpen. De verkeerseffecten van de havenuitbouw tot op wegvakniveau zijn thans nog onbekend. Ook rond Brussel worden de nodige maatregelen voorgesteld : capaciteitsverruiming op de RO en een afrondende studie naar de aanleg van het zuidelijk deel van de Brusselse Ring.

### 3.3.2 Ruimtelijke ordening

Er wordt in de inspraak op gewezen dat er een ruimtelijk structuurplan nodig is (8, 14, 18, 210).

Reactie : De noodzaak om voor het Gewest Vlaanderen een Structuurplan op te stellen wordt onderkend. Na vaststelling van het VVPV dient op dit punt afstemming plaats te vinden.

### 3.3.3 Bereikbaarheid over de weg

Insprekers merken op dat er veel aandacht wordt besteed aan stad/voorstadverkeer. In dit verband wordt gevraagd of alleen het openbaar vervoer als oplossing voor het file-vraagstuk wordt gezien. Kan niet ook het langzaam verkeer een rol spelen (5) ?

Reactie : De mogelijkheden van de fiets zijn vooral qua verplaatsingsafstand beperkt. Openbaar vervoer en fiets bestrijken daardoor verschillende „deelmarkten”. Stimuleren van fietsgebruik blijft zeker gewenst.

Gesteld wordt dat het gebruik van dagintensiteiten in plaats van piekintensiteiten tot een onbetrouwbare norm leidt voor het bepalen van files (190).

Reactie : In zijn algemeenheid geldt dat de capaciteit van een wegvak afhankelijk is van lokale omstandigheden en verkeerskenmerken. Factoren die een rol kunnen spelen, zijn onder andere het percentage vrachtverkeer, hellingen, rijstrookbreedte en de verdeling van het verkeer over het etmaal. De gebruikte rekenmethode maakt het mogelijk om zonder gedetailleerde informatie op basis van een gemiddelde situatie uitspraken te doen over de relatie intensiteit/capaciteit.

Een andere opmerking betreft de oost-west verkeersstromen. Sommige insprekers merken op dat dit verkeer vastloopt op de Ringwegen van Antwerpen en Brussel (3).

Reactie : Beschouwing van de verkeersstructuur laat inderdaad zien dat ten oosten van Antwerpen en ten oosten van Brussel autosnelwegen worden samengevoegd, op korte afstand van de Ring om Antwerpen en de Ring om Brussel. Dit hoeft op zichzelf niet tot files te leiden, maar vraagt in ieder geval om voldoende capaciteit om grote hoeveelheden wevend verkeer goed te kunnen verwerken. Binnen het bestaande ruimtegebruik kan nog op twee manieren de capaciteit worden uitgebreid, c.q. beter worden benut, namelijk door een optimalisatie van de vormgeving en door elektronische maatregelen zoals toeritdosering en filedetectie/adviesnelheden.

Verder wordt opgemerkt dat stoppen met de aanleg van autostraden en ringwegen leidt tot het gebruik van alternatieve routes en dat daarmee de verkeersveiligheid bedreigd wordt (118).

Reactie : Er moet voor gezorgd worden dat zogenaamde alternatieve routes geen werkelijk alternatief zijn. Oneigenlijk gebruik kan alleen worden vermeden door een aangepaste inrichting (en verkeerscirculatie) van wegen door bebouwde kommen.

### 3.3.4 Openbaar vervoer

Door enkele insprekers worden vraagtekens geplaatst bij het doel om 20 % meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Daarnaast wordt gesteld dat dit slechts een fractie is om het autoverkeer te beperken (14, 25, 137).

Reactie : Het gestelde doel is niet om in totaliteit 20 % meer reizigers aan te trekken ; het doel is om op bepaalde (voor)stedelijke lijnen 20 % meer reizigers aan te trekken. Het gaat hierbij met name om relaties waar het autoverkeer met vertraging wordt geconfronteerd, waardoor het openbaar vervoer een tijdvoordeel kan behalen, mits de file kan worden voorbij gereden.

Een inspreker vraagt of het openbaar vervoer wel werkelijk prioriteit krijgt, gezien het kleine aantal projecten (232).

Reactie : Binnen het kader van het IMP was het slechts mogelijk om aandachtsgebieden voor de uitbouw van het openbaar vervoer aan te geven met daarbij een aantal concrete projecten. Het zal een taak zijn voor de Vlaamse Vervoermaatschappij om de gegeven aanzetten op korte termijn verder uit te werken.

### 3.3.5 Langzaam verkeer

Gevraagd wordt naar de criteria om bepaalde steden prioriteit te geven bij de aanleg van een fietsnetwerk. Meer specifiek wordt gevraagd waarom de stad Leuven, met veel fietsende studenten niet wordt genoemd (14, 51, 65, 79, 88, 119, 140, 160, 171, 236).

Reactie : Als criterium voor de eerste prioriteit is gehanteerd dat een stad in het woon-werkverkeer tenminste 30 % fietsverplaatsingen heeft en in het woon-schoolverkeer tenminste 50 %. Er zijn daarnaast enkele steden die in het woon-werkverkeer minder dan 30 % fietsverplaatsingen scoren, maar die toch een zeer hoog aandeel fietsverkeer kennen in het woon-schoolverkeer. Deze zijn als tweede prioriteit aangewezen. Hieronder is ook de stad Leuven.

### 3.3.6 Verkeersleefbaarheid

Op het gebied van verkeersleefbaarheid worden veel opmerkingen gemaakt. Onder andere door gemeenten die projecten aandragen. Overigens is er ook een inspreker die meent dat de parallele routes in capaciteit moeten worden verruimd om als „overloop” voor de autosnelwegen te kunnen dienen (13, 19, 21, 32, 34, 40, 57, 73, 86, 90, 109, 110, 122, 134, 143, 168, 179, 191, 198, 201, 232, 260).

Reactie : De vele reacties op dit aspect worden gezien als een betuiging van bijval met de strekking en de voorstellen van het WPV.

### 3.3.7 Verkeersveiligheid

Ook het aspect verkeersveiligheid leidt tot vele vragen en opmerkingen. Sommigen zijn verwonderd dat de taakstelling beperkt is tot slechts 10 % minder onveiligheid. Hier sluit de opmerking dat Vlaanderen zich moet spiegelen aan de Nederlandse situatie op aan (18, 213, 247, 258).

Reactie : Het gestelde doel van 10 % is bedoeld voor de looptijd van het IMP, de komende vijf jaar. Het is zeker niet het einddoel. Het streefbeeld in Nederland is (Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel D hoofdstuk 7) in de periode 1986-2010 een afname van de verkeersdoden met 50 % en een afname van de verkeersgewonden met 40 % . Hieruit kan worden afgeleid dat het Vlaamse streefbeeld voor de korte termijn zich heel redelijk verhoudt tot het Nederlandse streefbeeld voor de lange termijn. Alleen zal in Vlaanderen na het IMP wel een vervolg dienen te komen.

Een belangrijke opmerking bij de voorstellen ten aanzien van verkeersveiligheid is dat deze slechts betrekking hebben op de inrichting van de weg ; de andere elementen komen niet aan bod (168).

Reactie : Verkeersveiligheid is een samenspel tussen menselijk gedrag, eigenschappen van de weg en de wegomgeving en eigenschappen van het voertuig. Alle drie komen in het programma aan de orde, zij het dat de nadruk ligt op maatregelen aan de weg. De reden is dat met name door een betere inrichting van de weg (denk aan zwarte punten en gevaarlijke wegvakken) op korte termijn een duidelijke verbetering mogelijk moet zijn.

Opgemerkt wordt dat er verschillen voorkomen tussen de in het VVPV aangegeven zwarte punten en de kaarten met zwarte punten die de Rijkswacht onlangs heeft uitgegeven (14).

Reactie : Verschillen kunnen optreden, wanneer wordt uitgegaan van ongevalgegevens over andere kalenderjaren of wanneer een andere ondergrens is gehanteerd voor



het aantal ongevallen per kruispunt. Voor een belangrijk deel, de zeer onveilige kruispunten waar jaarlijks veel ongevallen plaatsvinden, moeten de kaarten overeenstemmen.

Sommige insprekers maken opmerkingen bij de ongevallenregistratie. Zo wordt gemeend dat Rijkswacht en Gemeentepolitie afzonderlijk verkeersongevallen registreren (34, 194, 228).

Reactie : Het is juist dat zowel Rijkswacht als Politie ongevallen registreren. Aangezien de gegevens van de politie via het NIS ook aan de Rijkswacht worden verstrekt, beschikt deze instantie over een volledig beeld van de geregistreerde verkeersongevallen.

Twee insprekers menen dat twee kruispunten in de Boomssteenweg (A12/N177) ten onrechte niet als „eerste prioriteit” (in verband met aanpak verkeersonveiligheid) zijn opgenomen. Gesteld wordt dat de ongevallen aan verschillende wegen die op de kruispunten uitkomen zijn toegedeeld, waardoor de kruispunten minder gevaarlijk lijken dan deze in werkelijkheid zijn (39, 266).

Reactie : Het gestelde is waarschijnlijk juist. De beide kruispunten (A12/N177/Pierstraat en A12/N177/Kontichsesteenweg/Cleydaellaan) zullen alsnog aan de lijst met meest onveilige kruispunten worden toegevoegd. Overigens laat dit zien dat de opslag van de verkeersongevallengegevens niet optimaal is.

### 3.3.8 Car-pooling

Dit thema heeft niet geleid tot opmerkingen die een reactie vereisen.

### 3.3.9 Binnenvaart

Ten aanzien van de binnenvaart wordt gesteld dat er in het VVPV geen taakstelling is opgenomen voor de vervoerprestatie (20).

Reactie : Een taakstelling wordt in dit verband niet opportuun geacht. De keuze van vervoerwijze blijft voorbehouden aan de vervoerder. De rol van de overheid is hier in eerste instantie voorwaardenscheppend.

In het VVPV wordt de binnenvaart vooral behandeld in het licht van **infrastructuur**-werken. Naast aandacht voor de infrastructuur wordt ook ondersteuning van de binnenvaart gevraagd door middel van organisatorische maatregelen (33, 75, 88, 190).

Reactie : De nadruk ligt in het IMP inderdaad bij de infrastructuur. Een goede invulling van andere met name organisatorische aspecten vraagt een verdergaande studie dan tot nu toe mogelijk was. Dit zal bij verdere uitwerking, na vaststelling van de eerste fase van het IMP, aan de orde moeten komen.

Er wordt aandacht gevraagd voor de aanleg van een Maas-Rijnverbinding. Deze is, zo wordt gesteld, in het belang van Antwerpen en past daarnaast in de Europese eenmaking (33).

Reactie : Een Maas-Rijnverbinding is redenerend vanuit de Antwerpse haven interessant om het Ruhrgebied beter bereikbaar te maken. In EEG-verband wordt een dergelijke verbinding (tussen Luik en Dusseldorf) bestudeerd. Op korte termijn is de verbinding, onder andere vanwege de hoge investering, niet realistisch. Daarmee valt een dergelijk project buiten de planningsperiode voor het IMP.

### 3.3.9 Goederenvervoer per spoor

Er wordt opgemerkt dat het afstoten van het stukvervoer in strijd is met de gedachte om alternatieven voor het wegvervoer aan te bieden (14, 73).

Reactie : De opmerking is juist. De aard van het spoorwegsysteem maakt het echter onmogelijk om op het gebied van stukgoed te concurreren. De spoorwegen zijn door structurele systeemkenmerken te langzaam en te duur in vergelijking met het wegvervoer.

Een andere inspreker merkt op, dat, om de groei van het vervoer over de weg tot 30 % te beperken, een verdubbeling van goederenvervoer per spoor nodig is (16).

Reactie : Dit soort eenvoudige berekeningen laat goed zien dat men over het afremmen van de groei van het wegvervoer niet lichtvaardig mag denken. In de praktijk zal het er om gaan binnen deelmarkten van het goederenvervoer kansrijke alternatieven

te ontwikkelen. Hierin past bijvoorbeeld gecombineerd vervoer en vervoer met gesloten treinen over lange afstanden.

### 3.3.10 Regionale luchthavens

Door insprekers wordt enerzijds gesteld dat de capaciteit van de regionale luchthavens niet vergroot moet worden, anderzijds vinden anderen, dat er een studie moet komen naar een nieuwe regionale luchthaven ten oosten van Antwerpen-Brussel (3).

Reactie : Er doen zich binnen de regionale luchthavens geen capaciteitsknelpunten voor. Een studie naar een nieuwe regionale luchthaven is gegeven de positie van de bestaande luchthavens, niet opportuun.

### 3.3.11 Telematica

Er wordt opgemerkt, dat de toenemende mobiliteitsvraag grotendeels door nieuwe technieken moet worden opgevangen, veeleer dan door het mobiliteitsaanbod terug te schroeven, daar bestraffing van de auto vervoersongelijkheid zou opleveren (179).

Reactie : In het IMP worden studies aangekondigd naar de mogelijkheden die telematica biedt om als substituut te fungeren voor fysieke verplaatsingen. De indruk bestaat vanuit buitenlandse studies, dat deze mogelijkheden niet moeten worden overschat.

Naast substitutie van verplaatsingen is telematica interessant in het kader van een betere benutting van de capaciteit van de infrastructuur, in het bijzonder van de capaciteit van de weg. Daarnaast zijn reeds, mede in het kader van het IMP, studies aangevat. Zo zijn inmiddels de eerste resultaten van de werkgroep files beschikbaar, waarin onder meer aanbevelingen worden gedaan voor de verdere toepassing van elektronica in het wegverkeer : rijstrooksignalering, filedetectie, harmonisatie van het snelheidsgedrag en dergelijke.

### 3.3.12 Beleidsadvisering

Van verschillende kanten wordt aangeboden om een inbreng te leveren, c.q. te adviseren bij de verdere invulling en uitvoering van het IMP (24, 36, 191, 248, 257).

Reactie : Waar dit aan de orde en zinvol is, zal hier zeker gebruik gemaakt worden van dit aanbod, daar dit de kwaliteit van de te realiseren plannen ten goede zal komen.

Een aantal malen wordt instemming betuigd met het oprichten van een Vlaamse Adviesraad voor Verkeer en Vervoer, waar overigens van andere zijde ook kanttekeningen worden gemaakt bij het doel en de functie van zo'n raad. Ook wordt aangedrongen op instelling van regionale verkeers(veiligheids)commissies en nieuwe adviesraden voor het openbaar vervoer (56, 123, 134, 197, 209, 213).

Reactie : Zo spoedig mogelijk zal een nadere invulling van taken en bevoegdheden van een adviesraad worden gegeven. In het IMP is reeds aangeduid, dat een dergelijke raad gevraagd en ongevraagd zal adviseren over die aspecten van verkeer, vervoer en mobiliteit, die op het beleidsniveau van het Vlaams Gewest aan de orde zijn.

Voorts wordt het voornemen om tot bundeling van kennis en tot een bredere vorming op het gebied van de verkeerskunde te komen, ondersteund. Aangedrongen wordt daarbij door insprekers op een georganiseerd beleid terzake van vorming en opleiding teneinde tot een verbetering daarvan te komen (131, 262).

Reactie : Zoals in het IMP verwoord, zal hierop worden ingespeeld door versterking van de positie en uitbouw van de functie van bestaande organen en instituten. Hierbij moet met name gedacht worden aan de onlangs decretaal erkende Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

Tenslotte wordt de noodzaak om over een integraal verkeers- en vervoersmodel voor Vlaanderen te beschikken, onderschreven teneinde een adequaat instrument te hebben voor het berekenen van de toekomstige verkeerssituatie (14).

Reactie : In de tweede fase zal dit instrument worden ontwikkeld met het oog op de lange termijnplanning.

## 3.4 Financiële aspecten

Een aantal insprekers vindt dat verkeersboetes zouden moeten terugvloeien naar de gemeentekas onder meer om het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid te financieren (47, 90, 91, 159, 160, 186, 205, 216, 220).

Reactie : Binnen de huidige wetgeving is dit feitelijk niet mogelijk ; het is bovendien niet de bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

Alleen het stimuleren van het doen van verkeersstudies door gemeenten wordt onvoldoende geacht ; er moeten ook gewestelijke bijdragen komen voor de uitvoering van plannen (4, 5, 47, 117, 180).

Reactie : Uitgangspunt van het IMP is dat hier inderdaad sprake van zal zijn. Uiteraard zullen ook hierbij prioriteiten moeten worden gesteld, gelet op totale beschikbare budgetten binnen de gewestelijke begroting.

Ten aanzien van de realisatie van een mobiliteitsfonds zijn zeer verschillende reacties binnengekomen ; enerzijds wordt dit van harte onderschreven, anderzijds worden hierbij vraagtekens gesteld terzake van de financieringswijze en de aanwending ervan (129, 134, 258).

Reactie : Na vaststelling van het IMP in de Vlaamse Raad zullen nadere voorstellen worden uitgewerkt omtrent de realisatie, financieringsmogelijkheden en toepassingsvoorwaarden van een dergelijk fonds.

Een aantal insprekers vindt de genoemde bedragen voor verkeersveiligheid en -leefbaarheid en fietsvoorzieningen te laag, sommigen vragen zich af, of met deze bedragen de mobiliteitsproblematiek kan worden opgelost (17, 36, 92, 142, 168, 188, 190, 230, 250, 262).

Reactie : De in het IMP genoemde bedragen zijn extra's ten opzichte van de lopende budgetten uit de Gewestbegroting ; door verschuiving van prioriteiten binnen de begroting van Openbare Werken en Verkeer en deze extra's kan invulling worden gegeven aan de doelstellingen voor de korte termijn. Ter toelichting moge het volgende dienen.

Genoemd is een bedrag van 2,45 mld BF voor openbaar vervoer, waarvan ca. 1,45 mld BF extra gefinancierd zou moeten worden. Voor verkeersveiligheid is 2,05 mld BF geraamd, waarvan ca 1 mld BF uit de lopende middelen kan worden gefinancierd, ergo benodigd 1,05 mld BF extra. Voor verkeersleefbaarheid wordt 200 mio BF extra benodigd geacht, terwijl voor de overige projecten en studies ca 300 mio BF extra vereist wordt. Dat betekent totaal extra ca 3 mld BF, terwijl de overige ca 3,2 mld BF door herschikking kan worden gevonden danwel reeds binnen de begroting is benoemd.

Overigens moet geconstateerd worden, dat reeds in de geest van het IMP in het kader van de begroting 1991 verschuivingen hebben plaatsgehad.

Opgemerkt wordt nog, dat het budget voor Vlaams Brabant alleen voor Brussel wordt aangewend (236).

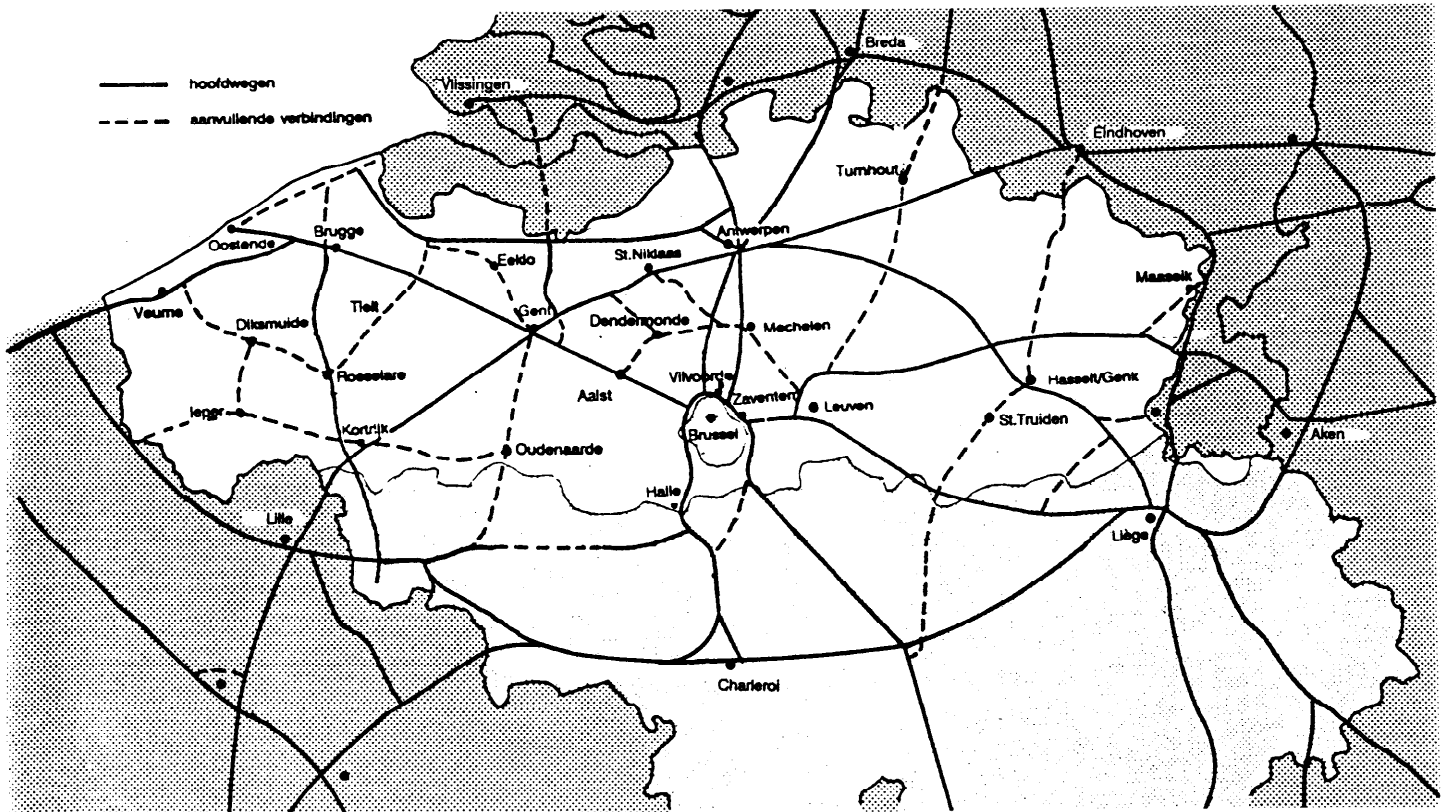
Reactie : Uit de projectenlijst blijkt, dat diverse andere projecten prioritair aan de orde zijn.

### 3.5 Conclusie

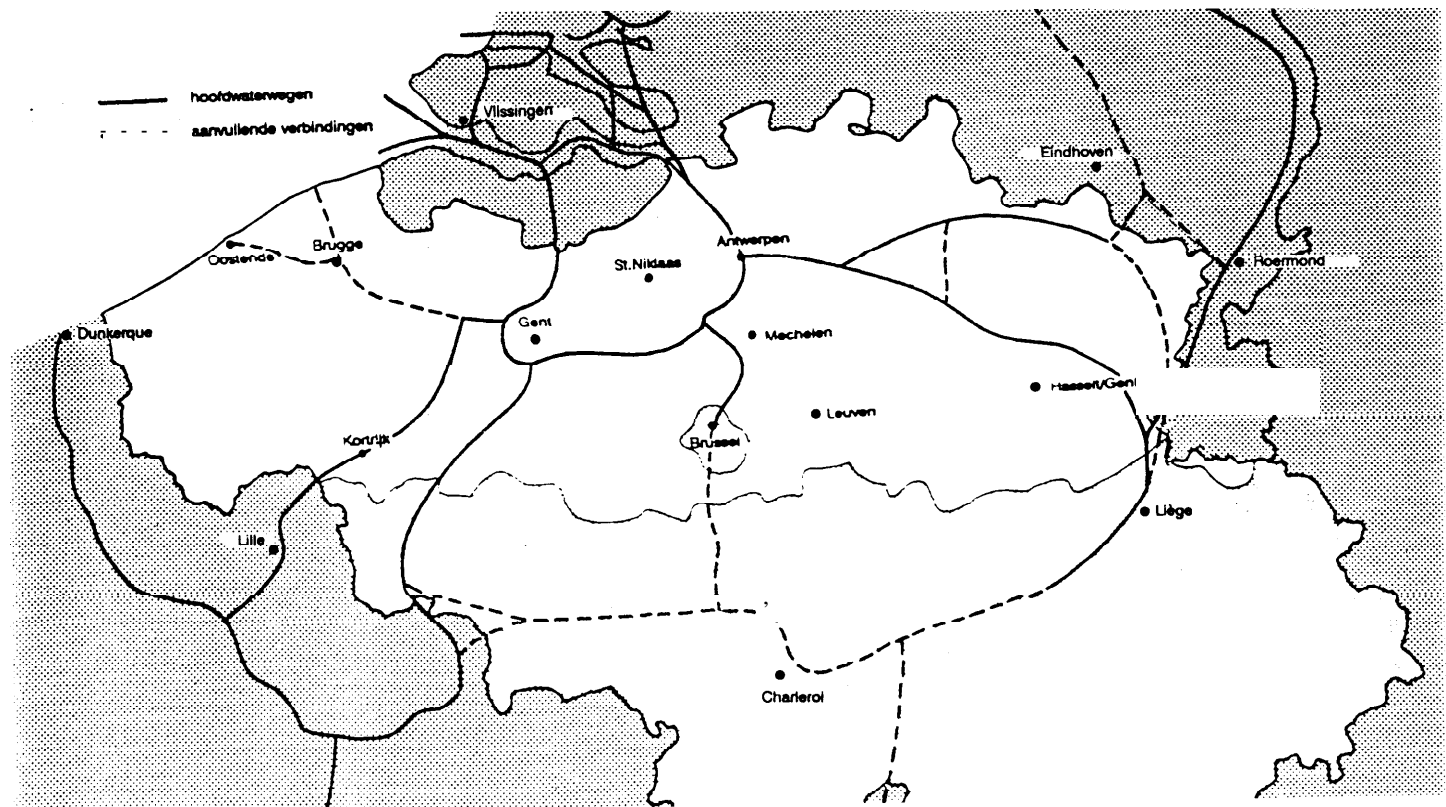
Gezien het bovenstaande in relatie tot het merendeel van de reacties, mag geconstateerd worden, dat de hoofdlijnen van het IMP onverkort kunnen worden vastgesteld en dat zo spoedig mogelijk moet worden overgaan tot invulling van de projecten na vaststelling in de Vlaamse Raad.

BIJLAGE 1

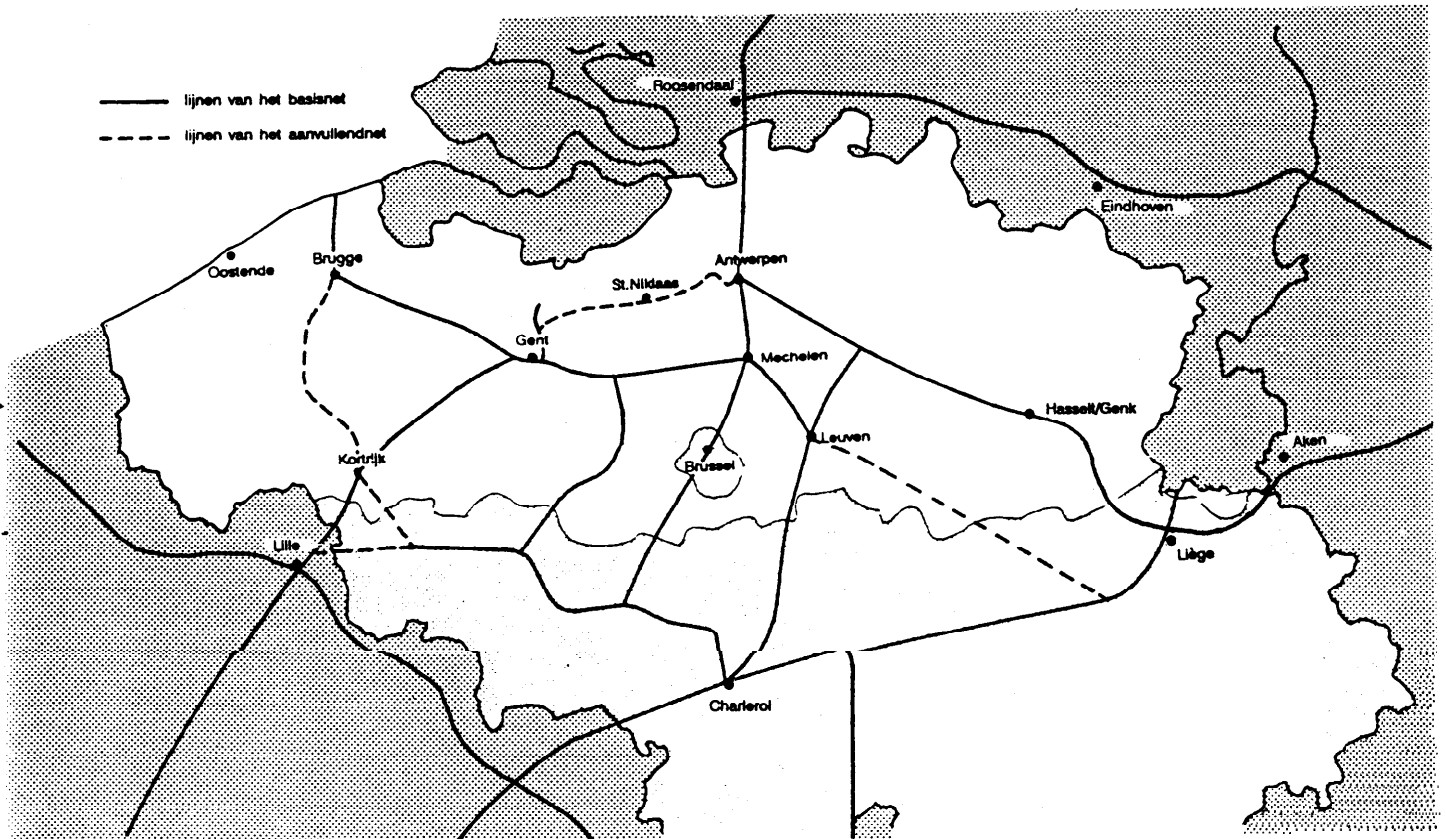
HOOFDWEGENNET, HOOFDVAARWEGENNET EN BASISNET  
SPOORWEGVERVOER (GOEDEREN)



Hoofdwegenet



Hoofdvaarwegenet



Basisnet spoorwegvervoer (goederen)

BIJLAGE 2

LAATTIJDIG ONTVANGEN ADVIEZEN

Het advies van de Interkommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen werd in april 1991 ontvangen en kon niet meer in deze nota worden verwerkt.

BIJLAGE 4

Advies van de SERV over het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen

### ***Ter inleiding***

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer heeft de SERV om advies gevraagd over een "Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen".

Dit advies wordt gevraagd binnen het kader van een breed maatschappelijk debat over dit plan.

In deze adviesvraag heeft de minister reeds aangekondigd na dit breed maatschappelijk debat een herwerkt beleidsdocument voor te leggen aan de Vlaamse Executieve en de Vlaamse Raad.

Op dat ogenblik zal de SERV nog een tweede maal om advies gevraagd worden.

Het voorgelegde "Verkeers- en Vervoersplan" bestaat uit 3 delen :

- deel I visie en beleidsdoelen over mobiliteit
- deel II indicatief meerjarenprogramma 1990-1995, met meer in het bijzonder de uitwerking van "strategie en beleid", financiële aspecten en programma
- deel III toelichting bij het indicatief meerjarenprogramma.

Bij de voorbereiding van dit advies is meer in het bijzonder de aandacht toegespitst op de delen I en II. Vermits op basis van dit plan in een tweede fase een beleidsdocument zal worden voorbereid ten behoeve van Executieve en Vlaamse Raad heeft de SERV vooral indicaties willen geven voor de uitwerking van het plan in deze tweede fase en zich niet onmiddellijk toegespitst op concrete programmapunten. Deze indicaties hebben zowel betrekking op inhoudelijke, als meer procedurele aspecten.

Het hiernavolgend advies is als volgt gestructureerd :

- in punt 1. worden een aantal algemene beschouwingen samengevat;
- in punt 2. worden de belangrijkste elementen uit onderzoek van het Verkeers- en Vervoersplan opgenomen;

\* \*



## 1. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

De SERV is grote voorstander van de opmaak van een “verkeers- en vervoersplan Vlaanderen”. Een dergelijk plan zal de basis moeten vormen van het te voeren mobiliteitsbeleid. Er kan niet genoeg worden benadrukt dat op het vlak van mobiliteit de overheid voor belangrijke uitdagingen staat in de komende jaren. De verdere groei van de automobilititeit - die overigens in het voorgelegde plan wellicht wordt onderschat - zal maatregelen vergen op diverse domeinen van het overheidsbeleid. Daarbij zal de beheersing van de mobiliteit centraal moeten staan zodat ook oorzaken en niet alleen gevolgen worden bestreden. Opdat een verkeers- en vervoersplan effectief die rol zou kunnen vervullen zijn drie zaken belangrijk :

- het plan moet duidelijk de objectieven van het mobiliteitsplan voor de komende jaren vastleggen ;
- het plan moet via een geïntegreerde aanpak de basis vormen van een samenhangend mobiliteitsbeleid ;
- de objectieven moeten worden omgezet in maatregelen met een duidelijke fasering die toetsing mogelijk maakt met meer in het bijzonder meerjarenprogramma's en begrotingen.

Positief aan dit plan is de poging tot een geïntegreerde aanpak van het mobiliteitsprobleem. Alle facetten van een mobiliteitsbeleid (vervoer, infrastructuur, milieu, ruimtelijke ordening) worden in het plan behandeld.

<sup>Toch</sup> blijft het plan te indicatief. Het plan beperkt zich namelijk tot een verzameling van losstaande ideeën, die bij een Vlaams mobiliteitsbeleid betrokken kunnen worden. Het plan geeft bovendien te weinig duidelijkheid hoe de diverse doelstellingen bereikt zullen worden, wat een globale maatschappelijke discussie niet bevordert.

Deze algemene stelling van de Raad is gebaseerd op volgende overwegingen.

### 1.1. De doelstellingen formulering

De doelstellingen (in deel 1) zijn zodanig geformuleerd dat ze weinig of geen aanleiding kunnen zijn tot discussie. Dat geldt vooral voor de algemene doelstelling van het mobiliteitsplan .

Een zinnige discussie over deze doelstellingen vergt :

- een betere onderbouwing en scherpere formulering;

-----

- p. 7 ~~deel~~ 1 : "... de mobiliteit in Vlaanderen optimaliseren, door een beheersgericht, procesmatig beleid, dat de leefbaarheid in ach? neemt de bereikbaarheid van de gewenste bestemmingen garandeert, de mobiliteit betaalbaarheid houdt en uitgaat van de individuele keuzevrijheid".

- een aanduiding van de wijze waarop deze doelstellingen zullen gerealiseerd worden. Gegevens over de implementatie van de doelstellingen op de verschillende domeinen en t.a.v. de verschillende problemen zijn - met uitzondering van de verkeersveiligheid - vrij schaars;
- een afweging van de onderscheiden doelstellingen, en een rangorde van doelstellingen.

**Door het ontbreken van deze elementen kan de SERV op huidig ogenblik moeilijk een afgewogen oordeel uitspreken over de geformuleerde doelstellingen. Men mag hierbij niet uit het oog verliezen dat de huidige problemen op het vlak van Vervoer en verkeer precies voortkomen uit conflicten tussen de gestelde objectieven.**

## 1.2. *Het belang van het plan*

Het belang van een plan wordt vooral bepaald door de mogelijkheden die het heeft om **effectief het te voeren beleid te sturen en om te buigen**.

De Raad geeft dienaangaande volgende beschouwingen. Ten eerste zijn de ambities van het plan terzake beperkt. Het plan leidt tot een indicatief programma, meer in het bijzonder “omdat voor verschillende beleidsonderdelen nog niet met concrete gegevens kan gewerkt worden en omdat effecten van voorgestelde maatregelen nog niet volledig kunnen gesimuleerd worden”.

Een dergelijke motivering betekent uiteindelijk dat - ook na de voorbereidende analyses voor dit plan - het beleid nog altijd slecht gewapend is om concrete beleidsplannen uit te werken.

Ten tweede is de SERV enerzijds vooral geïnteresseerd in de concrete beleidsinitiatieven die de Vlaamse Executieve op korte termijn zal nemen in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Deze beleidsinitiatieven hebben zowel betrekking op decretale initiatieven, besluiten van de Executieve, budgettaire voorzieningen en investeringsprogramma's.

Tevens wenst de Raad meer inzicht in de weerslag van dit plan op de bestaande programmering van de onderscheiden administraties.

Anderzijds moet volgens de Raad dit Plan continuïteit in het mobiliteitsbeleid garanderen. Een vijfjarenplan zal immers als termijn onvoldoende zijn om een ombuiging in het mobiliteitsbeleid te verzekeren.

**Het voorgelegde plan dreigt meer een inventaris te worden van mogelijke initiatieven dan een aanduiding van concrete prioriteiten en voorstellen.**

### 1.3. **Re draagwijdte van het plan**

Het plan opteert voor een geïntegreerde aanpak. Het is dan ook belangrijk dat alle aspecten in de analyse betrokken worden. In dat opzicht vertoont het plan belangrijke lacunes. De problematiek van het goederenvervoer is onderbelicht in het plan. Het havenbeleid is niet uitgewerkt. De Raad neemt aan dat gezien de specificiteit van het havenbeleid een afzonderlijke beleidsnota aangewezen is. Niettemin kan een geïntegreerd vervoerbeleid niet voorbijgaan aan de relatie tussen hinterlandverbindingen en havenuitbouw.

De impact van het nationaal spoorwegbeleid op de “Vlaamse” beleidskeuzen is eveneens onvoldoende uitgewerkt.

Deze lacunes beperken in belangrijke mate de integratiemogelijkheden van het plan.

Bovendien moet dit plan de basis worden van wat het “intern” en “extern” beleid van de Executieve is op het vlak van mobiliteit en infrastructuur.

Het “intern beleid” bevat :

- het beleid van de Executieve zelf, waarbij integratie tussen verkeers- en vervoersbeleid, ruimtelijk en milieubeleid belangrijk is;
- de omkadering die de Executieve oplegt aan de Vlaamse vervoersmaatschappij en de ondergeschikte besturen (meer in het bijzonder de gemeente). T.a.v. de Vlaamse vervoersmaatschappij zal in de toekomst een beheerscontract worden opgemaakt. Daarin zullen meer in het bijzonder doelstellingen inzake exploitatie en bedrijfsresultaten worden vooropgezet. Het plan geeft geen aanduiding welke de objectieven van de minister terzake zijn.

Het “extern” beleid betreft de standpunten en de initiatieven die de Executieve vanuit haar eigen doelstellingen zal nemen t.a.v. het nationaal en Europees niveau. Het is evident dat - zeker op het vlak van het goederenvervoer - de weerslag van het Europees beleid belangrijk zal zijn.

Beide aspecten worden onvoldoende uitgewerkt in het plan.

**Deze lacunes in de voorbereidende analyse en in de voorgestelde "strategie en beleid" moeten in de tweede fase worden opgevuld zodat de reële bruikbaarheid van dit plan wordt bevorderd.**

## **2. SPECIFIEKE BEMERKINGEN**

### **2.1. Deel 1 : visie en beleidsdoelen**

Het Plan formuleert voor de vijf facetten . specifieke doelstellingen.

Vooreerst vindt de Raad het positief dat niet alleen voor de sector Vervoer en Verkeer maar voor de diverse facetten die met mobiliteit te maken hebben, doelstellingen worden geformuleerd.

Evenwel wordt er niet aangegeven welke doelstellingen bij prioriteit zullen aangepakt worden. Tevens wordt de impact van de realisatie van de ene doelstelling ten aanzien van de andere doelstellingen niet nagegaan. Het is duidelijk dat de haalbaarheid van de ene doelstelling (bv. bereikbaarheid) kan gehypothekeerd worden door de realisatie van andere doelstellingen (bv. milieu).

Bij de geformuleerde specifieke doelstellingen heeft de Raad volgende opmerkingen :

- Met betrekking tot de ruimtelijk-ecologische doelstellingen beklemtoont de Raad de optie van het versterken van de transport-ruggegraat die nu in Vlaanderen aanwezig is. In dit verband is het duidelijk dat de hiërarchie die aan het huidige wegennet ten grondslag ligt wordt behouden en daar waar nodig hersteld.

Gelet op de functie van deze transport-ruggegraat, m.n. de verbinding tussen de economische centra, de havens en het buitenland, dient bij het leggen van prioriteiten de vlotte doorstroming van het goederenvervoer te worden gegarandeerd.

Ten einde de vervoersproblematiek op stadsgewestelijk niveau en met betrekking tot de achtergebleven gebieden op een meer geïntegreerde wijze te kunnen aanpakken steunt de Raad de idee van vervoersregio's.

-----

- Ruimtelijk-ecologisch, **veiligheid**, milieuhygiënisch, economisch en sociaal.

- De Raad meent dat de aan veiligheid gekoppelde beleidsintentie, nl. een afname van de onveiligheid met slechts 10 %, irrelevant is.

Vooreerst geldt de vaststelling dat Vlaanderen ongunstig afsteekt ten aanzien van de ons omringende landen. Het is dan ook beleidsmatig onverantwoord dit verschil te handhaven.

Binnen het mobiliteitsbeleid dient een maximale afname van de verkeersongevallen en verkeersonveilige situaties voorop te staan waarbij als referentiebasis moet uitgegaan worden van de Nederlandse situatie.

- Bij de milieuhygiënische doelstellingen staat de duurzame ontwikkeling voorop. De mobiliteitsdoelstellingen dienen daarom te worden afgesteld op de doelstellingen inzake milieu- en natuurbeleid.

Voor Vlaanderen werden die gevat in het "Milieubeleidsplan en het Natuurontwikkelingsplan 1990-1995".

Specifiek met betrekking tot het mobiliteitsbeleid wordt door het MINA-plan 1990/1995 verwezen naar een geïntegreerd mobiliteitsplan dat door de Gemeenschapsminister van Verkeer en Openbare Werkendient te worden opgemaakt.

De Raad stelt vast dat de doelstellingen, zoals vervat in het MINA-plan 1990-1995, in dit Plan zonder meer worden overgenomen.

De Raad kan zich dan ook niet van de indruk ontdoen dat specifiek m.b.t. dit punt geen stap voorwaarts wordt gezet : er wordt niet aangegeven hoe het Plan deze doelstellingen, binnen de regionale bevoegdheid vervoer en verkeer, zal realiseren.

Deze laatste opmerking kan ook veralgemeend worden naar de andere facetdoelstellingen toe.

- De economische doelstelling van het mobiliteitsbeleid wil de economisch wenselijke verplaatsingen garanderen.

De Raad meent dat in dit verband onvoldoende aandacht wordt geschonken aan de betekenis van Vlaanderen als transport draaischijf van het goederenvervoer in Europa.

De Raad stelt dan ook dat in het definitieve Plan de functie van Vlaanderen als transport draaischijf moet worden opgenomen als belangrijke doelstelling.

In dit verband zal het Plan een actief beleid dienen te bevatten inzake het goederenvervoer.

Dit actief beleid is des te noodzakelijker in het licht van 'Europa 1992' en de openstelling van de Oosteuropese landen, en uiteraard ook in functie van belangrijke internationale infrastructuren zoals de openstelling van de kanaaltunnel en de vaste oeververbinding over de Westerschelde.

Beide fenomenen zullen hoe dan ook een belangrijke impact hebben op zowel het totale volume goederenvervoer als op de geografische spreiding ervan in Vlaanderen.

. Vlaanderen dient meer te zijn dan alleen maar een transitland voor goederenvervoer. De Minister zal hiervoor in zijn mobiliteitsplan de basis dienen te leggen.

- De Raad vindt het positief dat in het Plan sociale doelstellingen beschouwd worden als integraal onderdeel van een Verkeers-en vervoersplan.

De Raad mist evenwel in het Plan de nodige aanknopingspunten ten einde na te gaan wat de impact zal zijn van deze sociale doelstellingen op het vervoersbeleid. In de praktijk betekent dit dat niet is aangeduid hoe de Vlaamse Vervoersmaatschappij hierop dient in te spelen en wat hiervan de budgettaire weerslag zal zijn.

## 2.2. *Deel 2 : Strategie en beleid*

- Zoals reeds in punt 1 gesteld, zou het Plan een beleidsdocument moeten zijn welke de door Vlaanderen genomen opties inzake mobiliteit bevat t.a.v. het nationale en Europese niveau.

Het Plan zou daarenboven de concrete stappen moeten bevatten teneinde de coördinatie met het nationale en Europese niveau te verwezenlijken. Behoudens de opsomming van enkele realisaties die vanuit het Vlaamse gewest van de spoorwegen worden gevraagd, bevat het Plan geen enkele indicatie daaromtrent.

De Raad zal dan ook bij zijn beoordeling over het definitieve meerjarenprogramma hieraan bijzondere aandacht besteden.

- Ten einde de impact op vlak van vervoer en verkeer te voorzien van nieuwe bedrijfslokalisaties wordt de mogelijke invoering van mobilitéits-effect-rapportages voorzien.

Voor de Raad situeert dit rapport zich zowel op het domein van de ruimtelijke ordening, de zonering van de diverse voorzieningen, als op niveau van de individuele inplanting.

M.b.t. de zonerings dient te worden nagegaan wat de mobiliteitseffecten zijn van bv. het voorzien van woonzones, industrieterreinen, . . .

Voor de individuele inplanting situeert dergelijk rapport zich zoals MER op niveau van de vergunningen. Het is evident dat een integratie met de MER wordt nagestreefd.

De Raad meent dat in ieder geval vooraleer tot rapportering van mobiliteitseffecten kan overgegaan worden grondig overleg met de sociale gesprekspartners noodzakelijk is.

- Het Plan stelt met het oog op de verdere uitwerking van het beleid de oprichting van een “Vlaamse adviesraad voor Verkeer en Vervoer” in het vooruitzicht. De functie daarvan is vooralsnog zeer onduidelijk. Welke rol zal bv. deze adviesraad spelen in de interactie tussen de diverse betrokkenen bij het mobiliteitsprobleem ? Hoe zal de samenstelling ervan zijn ? Wat is de relatie met de rol van de administratie bij de beleidsvoorbereiding ? Een uitspraak terzake vergt meer informatie over de intenties van het beleid terzake.

### 2.3. Deel 2 : *Financiële aspecten*

- Het is voor de Raad evident dat de gestelde objectieven dienen te worden gerealiseerd in het concrete programma en dat hiervoor de nodige middelen worden gegarandeerd.
- Het Plan stelt dat als gevolg van de gekozen strategie het programma wegen en gemeenschappelijk vervoer in belang zal toenemen. Hierbij wordt een jaarlijkse minimale extra inspanning van 3 miljard vooropgesteld.  
In vergelijking met het huidige investeringspakket van 7,8 miljard voor wegen en openbaar vervoer, betekent dit een verhoging met 38 %.

De Raad stelt vast dat op de begroting 1991 reeds 1,6 miljard extra werd voorzien.

De Raad wenst in het definitieve plan een gedetailleerde beschrijving van de extra inspanningen alsmede van de verschuivingen die binnen het budget mogelijk zijn. Pas dan zal de Raad zich uitspreken over de wenselijkheid van een verdere budgetverhoging.

In het licht van deze extra inspanning wordt de idee van een mobilitiefonds gelanceerd.

Nu reeds stelt de Raad hieromtrent dat voor de normale opdrachten van de overheid, inclusief studies en de vooropgestelde extra inspanning van 3 miljard, een fonds wordt verworpen.

De Raad meent wel dat voor specifieke buitengewone opdrachten de idee van een fonds in overweging dient te worden genomen.

Op dit ogenblik zijn evenwel onvoldoende elementen voorhanden om de wenselijkheid van dergelijk fonds te beoordelen.

#### **2.4. Deel 3 : Het programma**

Na een probleemanalyse van de mobiliteit komt het Plan na de ontwikkeling van een strategie en beleid - welke gebaseerd is op de doelstellingen - tot een programma m.b.t. de diverse facetten.

Vooreerst merkt de Raad op dat de verwevenheid tussen de verschillende beleidsdomeinen, die ook reeds in de doelstellingenformulering aan bod kwam, bij de probleemformulering evenzeer essentieel is.

De Raad wijst in dit verband op de noodzakelijke afstemming tussen het beleidsdomein ruimtelijke ordening en het beleidsdomein verkeer en tussen de nationale bevoegdheden inzake het verkeer en vervoer en de regionale bevoegdheden.

De Raad meent evenwel dat het programma te vaag blijft en aldus in een verdere fase dient te worden geconcretiseerd.

De Raad formuleert hierna dan ook enkele specifieke opmerkingen, die geïntegreerd moeten worden in de verdere uitwerking van het Plan.

- Conform zijn houding t.a.v. de verkeersveiligheid ondersteunt de Raad een geïntensifieerd programma inzake het wegwerken van verkeersonveilige situaties.

De zwarte punten en de doortochten in de gemeenten dienen hierbij voorop te staan.

De Raad beklemtoont hierbij tevens het belang van een exacte en volledige registratie van de ongevallen.

- De Raad meent dat ten einde de mobiliteitsknelpunten tot een oplossing te brengen het marktaandeel van het openbaar vervoer drastisch zal dienen toe te nemen. De Raad steunt de idee dat hierbij de diverse vervoersmodi op basis van hun intrinsieke kenmerken dienen gebruikt te worden. In dit kader dient te worden gesteld dat de rol van het spoorwegvervoer onvoldoende is ingevuld.

Bovendien benadrukt de Raad dat ook collectieve vervoersmogelijkheden, naast het openbaar vervoer dienen te worden gestimuleerd.

- Het programma inzake wegen vertoont qua structuur weinig innovatie t.a.v. de vroegere programma's.

De Raad weet dat reeds vroeger genomen beslissingen het concrete investeringsprogramma zullen blijven overheersen zodat de nieuwe accenten die dienen te worden ingebouwd, slechts marginaal zullen blijven. Dit neemt niet weg dat in voorkomend geval reeds genomen beslissingen moeten kunnen herbekeken worden.

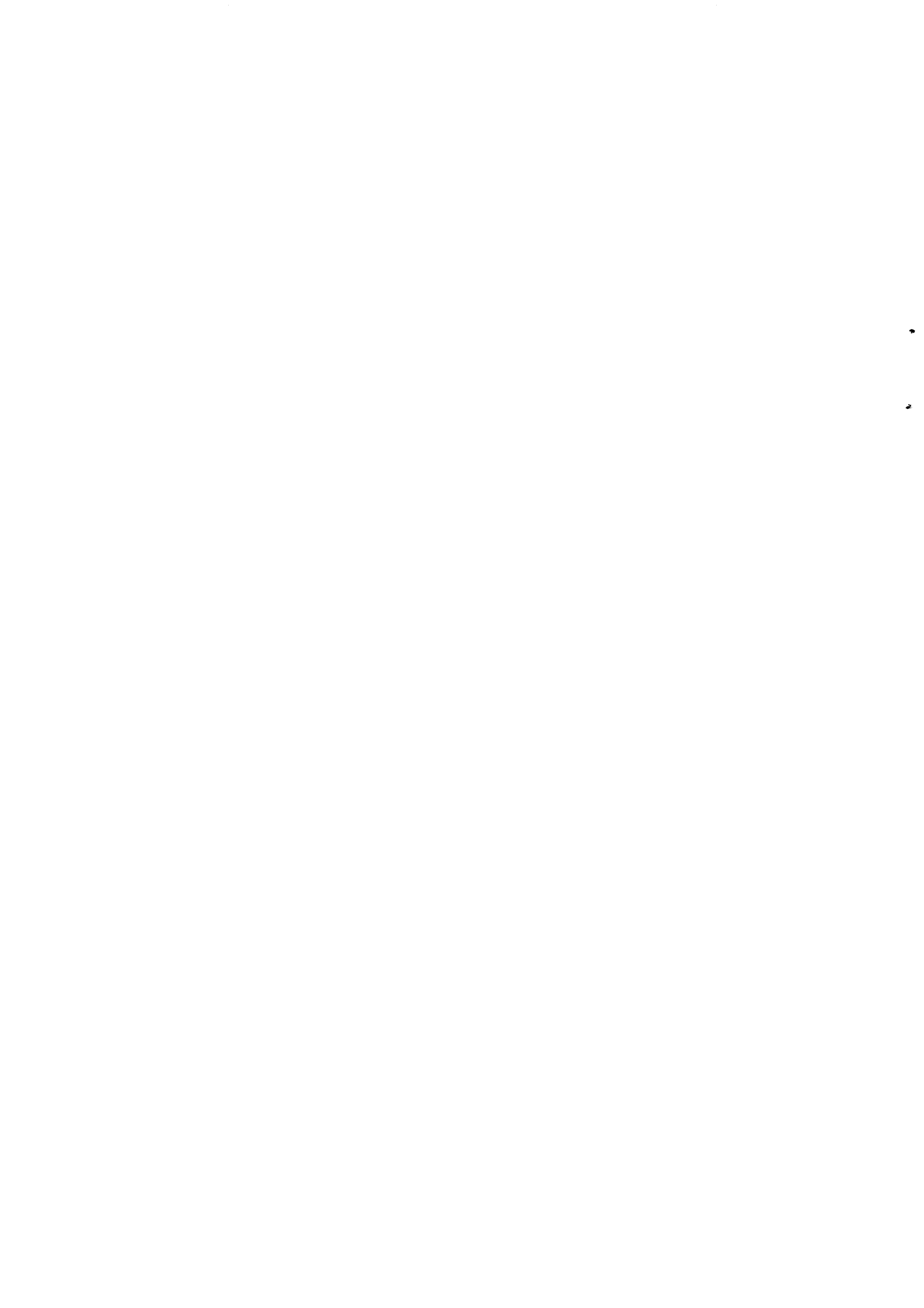


Hoe dan ook dient prioriteit uit te gaan naar het onderhoud van ons wegennet. In dit verband steunt de Raad de opbouw van een databank die het onderhoud op de voet dient te volgen.

- Conform de bij de doelstellingen geformuleerde fundamentele bemerking met betrekking tot het ontbreken van een strategie inzake de functie van Vlaanderen in het goederenvervoer, stelt de Raad dat de in de programma opgenomen punten inzake goederenvervoer ondermaats zijn.

Meer specifiek dient het Plan in te gaan op de rol van Vlaanderen in het goederenvervoer en de manier waarop Vlaanderen zijn voordeel kan halen bij de recente internationale ontwikkelingen, die zich zowel situeren op politiek vlak als op infrastructureel vlak (via enerzijds een aansluiting op de Chunnel en anderzijds een aansluiting Ruhrgebied-Oostblok via IJzeren Rijn).

Brussel, 12 december 1990.



BIJLAGE 5

Ontwerp-advies van de Vlaamse Havencommissie  
over een driejarenprogramma 1991-1993 voor Haveninfrastructuur

## 1. Inleidende beschouwingen

Het besluit over de oprichting van de Vlaamse Havencommissie voorziet in art. 2 § 3 dat jaarlijks vóór 1 juli „een met redenen omkleed advies moet worden uitgebracht over een rollend driejarenprogramma voor haveninfrastructuur, met specifieke uitwerking en aanduiding van de prioriteiten voor het eerstvolgend begrotingsjaar”. Op 7 mei 1990 heeft Gemeenschapsminister J. Sauwens aan de Vlaamse Havencommissie een werkdocument inzake een driejarenprogramma overgemaakt. Dit werkdocument werd opgemaakt door het Bestuur der Waterwegen en van het Zeewezen. In zijn brief verzoekt de Minister de Vlaamse Havencommissie “het advies mede op dit ontwerp van driejarenplan” te baseren.

De Vlaamse Havencommissie acht het driejarenprogramma en het advies daarover van cruciaal belang. Enerzijds hoopt de Commissie via dit advies jaarlijks een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan de concrete beslissingen die de Executieve neemt voor het eerstvolgend begrotingsjaar. Anderzijds worden via dit driejarenprogramma grote opties voor de verdere uitbouw van de haveninfrastructuur omgezet in een concrete budgettaire fasering. De Commissie is van oordeel dat een dergelijk rollend driejarenprogramma jaarlijks een belangrijk instrument kan zijn van concretisering, evaluatie en bijsturing van de grote lijnen van het havenbeleid.

Dit eerste advies over een driejarenprogramma plaatst de Vlaamse Havencommissie wel voor een zeer belangrijke uitdaging.

De Havencommissie stelt principieel voor de uitwerking van een rollend driejarenprogramma te plaatsen binnen een coherente lange termijnvisie over de uitbouw van haveninfrastructuur. Binnen dergelijke lange termijnvisie worden de grote opties en prioriteiten voor de jaren '90 bepaald. Deze opties en prioriteiten worden vervolgens omgezet in concrete voorstellen voor een meerjarenprogramma, en meer in het bijzonder voor de jaarlijkse begrotingen.

De uitwerking van een dergelijke lange termijnvisie voor het geheel van de Vlaamse havens, de omzetting ervan in meerjarenprogramma's zijn niet alleen zeer belangrijke opdrachten voor de Havencommissie. Ze zullen ook een fundamentele ombuiging van het tot nu toe gevoerde havenbeleid inhouden.

Dit is des te meer waar omdat in het voorgelegde ontwerp van driejarenprogramma nu reeds een hele reeks nieuwe projecten worden opgenomen die mede het voorwerp moeten uitmaken van deze meer algemene evaluatie. De Commissie heeft als dusdanig geen kritiek op het feit dat de administratie deze nieuwe projecten opneemt, daarbij uitgaande van de planning en beleidsvoorbereiding tot nu toe gehanteerd. De infrastructuuruitbouw kan immers niet worden stilgelegd tot op het ogenblik dat de Vlaamse Havencommissie volledig rond is met de hierboven geschetste optimale aanpak. Niemand kan echter ontkennen dat dergelijke aanpak dringend en dwingend is met het oog op een coherent havenbeleid.

Het voorgelegde driejarenprogramma 1991-1993 moet dan ook een overgangsprogramma worden. Het vormt de overgang tussen enerzijds een driejarenprogramma opgebouwd vanuit de tot nu toe gehanteerde planning en voorbereidingsprocedures en anderzijds een driejarenprogramma dat voldoende ruimte voor een nieuwe planningsaanpak — die de Commissie voorstaat — mogelijk maakt. Meer in het bijzonder impliceert dit een driejarenprogramma waarin enerzijds de aanzet voor een beperkt aantal nieuwe projecten wordt mogelijk gemaakt en anderzijds geen zodanige engagementen worden genomen dat opnieuw voor een aantal jaren de budgettaire ruimte volledig wordt gehypothekeerd.

De voorstellen van de Commissie in dit advies met het oog op het voorgelegde driejarenprogramma moeten vanuit deze invalshoek benaderd worden. Deze voorstellen voor het driejarenprogramma — en vooral voor het begrotingsjaar 1991 — zijn te omschrijven als voorzichtig. Deze voorzichtigheid komt voort uit de hierboven geschetste overwegingen en heeft als gevolg dat geen voorstellen worden geformuleerd met een verregaande budgettaire impact. Niettemin blijkt reeds dat dergelijke voorzichtige voorstellen de huidige budgettaire voorzieningen overtreffen. De Commissie wenst de Executieve er uitdrukkelijk op te wijzen dat een dergelijke toestand onhoudbaar is. Bij de huidige budgettaire voorzieningen dreigt elke aanzet voor nieuwe projecten op korte termijn onmogelijk te worden.

Dergelijke toestand is in elk geval een aanwijzing dat onderzoek nodig is naar mogelijke andere (privé-)financieringsbronnen. Binnen de Commissie heeft een werkgroep de opdracht daarvoor de nodige gegevens te verzamelen.

Het hiernavolgend advies is als volgt gestructureerd :

- in punt II van het advies wordt een voorstel uitgewerkt voor de optimale opmaak van een driejarenprogramma ;
- in punt III worden concrete voorstellen (van budgettaire fasering) geformuleerd t.a.v. het voorgelegde werkdocument ;
- punt V bevat de voornaamste conclusies en voorstellen.

## 2. Optimale opmaak van een driejarenprogramma

In essentie kan men stellen dat het driejarenprogramma voor haveninfrastructuur twee delen moet bevatten :

- enerzijds de concrete opname en fasering van de aan te houden projecten (met budgettaire raming, toewijzing aan de begrotingsartikelen, doorrekening van de budgettaire impact na het 3-jarenprogramma . . . ) ;
- anderzijds een opgave van de diverse maatregelen en onderzoeken die in de loop van het 3-jarenprogramma moeten ondernomen worden met het oog op de infrastructuurplannen.

Bij de concrete uitwerking stelt de Commissie voor rekening te houden met volgende elementen.

### 1. Een operationele indeling van de op te nemen projecten

Het driejarenprogramma is een rollend driejarenprogramma. Procedurieel betekent dit dat de tijdschijf van het programma jaarlijks met één jaar opschuift. Inhoudelijk impliceert het dat een belangrijk deel van de voorziene budgetten gewoon voortvloeit uit de reeds genomen beslissingen. Daarnaast wordt jaarlijks binnen het driejarenprogramma een aanvang genomen met de uitvoering van nieuwe projecten. Onder deze nieuwe projecten zijn er enerzijds projecten van een beperkte omvang (met een budgettaire impact beperkt tot één begrotingsjaar) en anderzijds projecten die deel uitmaken van een groter geheel.

Deze projecten hebben uiteraard vanuit programmeringsoogpunt een zeer uiteenlopende betekenis. In het voorgelegde document van het Bestuur der Waterwegen worden deze verschillende projecten zonder onderscheid opgenomen in de onderscheiden begrotingsartikelen. Vanuit het oogpunt van programmering is dit weinig relevant.

De Vlaamse Havencommissie stelt voor dat zowel het voorgelegde driejarenprogramma en de drie programma's in de toekomst duidelijk een programmatorische indeling aanhouden. Een dergelijke benadering maakt veel meer expliciet wat de budgettaire consequenties zijn van reeds genomen beslissingen en onvermijdbare uitgaven. Bovendien wordt de „echte beleidskeuze” over de nieuw aan te vatten projecten veel scherper gesteld.

Concreet wordt volgende indeling vooropgezet (\*) :

(1) de onvermijdbare uitgaven (meer in het bijzonder onderhoudsbaggerwerken), de definitieve afwerking van reeds uitgevoerde projecten en de „normale” voortgang van besliste projecten (op het ogenblik van de opmaak van het driejarenprogramma). Daarnaast bevat deze rubriek ook nog verrekeningen, herzieningen, verwijlintresten en vastleggingen voor schadeclaims ;

(2) projecten van beperkte schaal die gericht zijn op buitengewoon onderhoud, herstellings-, instandhoudings- en verbeteringswerken ;

(\*) Deze indeling sluit uiteraard een administratieve toewijzing aan de onderscheiden begrotingsartikelen (zoals in het werkdocument) niet uit.

(3) nieuwe projecten : enerzijds beperkte projecten (minder dan 300 mln en in elk geval met een budgettair beslag beperkt tot één jaar). Deze projecten zijn in hoofdzaak gericht op optimalisering van bestaande infrastructuur en het tegemoetkomen aan dringende behoeften. Daarnaast (en het meest belangrijk) zijn de nieuwe grote projecten van meer dan 300 mln en die al of niet deel uitmaken van een globaal project (in fasen uit te voeren). Het budgettaire beslag van dergelijke projecten betreft meestal verschillende jaren. Deze indeling is een eerste benadering voor een meer pragmatische aanpak van het driejarenprogramma. Bijsturing blijft uiteraard altijd mogelijk.

1.1. De rubriek (1) vormt budgettair op dit ogenblik een belangrijk onderdeel van het investeringsbudget voor de havens. Beleidsmatig is hij enkel in zoverre relevant dat hij aangeeft wat van het budget reeds ingenomen is en niet meer beschikbaar voor nieuwe initiatieven. In het advies over de containerkade-Zeebrugge heeft de Commissie reeds een tabel opgenomen met het budgettair beslag voor de periode 1991-1993 van deze rubriek.

Volgende overwegingen zijn hierbij belangrijk :

— Onder de „onvermijdbare uitgaven” zijn de vastleggingen voor onderhoudsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen opvallend. Traditioneel wordt op het investeringsbudget een belangrijk bedrag voorzien voor onderhoudsbaggerwerken, omdat op de onderhoudskredieten (art. 14.03) onvoldoende middelen voorzien worden. Enkel die “compenserende kredieten op het investeringsbudget” worden in het driejarenprogramma opgenomen. Dat is onlogisch. Het is dan ook aangewezen om in het driejarenprogramma gewoon de totaliteit van de onderhoudskredieten als zodanig op te nemen. Overigens vormen zij een logisch verband met de investeringsplanning voor dit onderdeel (maritieme toegangswegen). Beslissingen tot effectieve verdieping (wat traditioneel tot het investeringsprogramma behoort) hebben hun effect op deze onderhoudskredieten. Het is evident dat met dit standpunt de Commissie het budgettaire onderscheid tussen onderhoudskredieten en investeringskredieten niet aanhoudt. M.a.w. in dit advies bevat het budget waarop het driejarenprogramma betrekking heeft eveneens het art. 14.03 van sectie 82 uit de Vlaamse begroting(\*) ;

— het is evident dat de kredieten onder deze rubriek opgenomen absolute prioriteit verdienen. De Commissie is voor de opmaak van het driejarenprogramma en ‘a fortiori’ voor de opmaak van de eerstvolgende begroting voorstander van een streng standpunt terzake. Men kan uiteraard steeds de vastleggingen voor een aantal projecten in uitvoering meer spreiden dan oorspronkelijk voorzien. Voorzieningen voor schadeclaims zijn uiteraard steeds onzeker en kunnen in de praktijk onnodig blijken.

Toch is het meest strenge standpunt aangewezen omdat op die wijze duidelijker de reële beleidsruimte tot uiting komt. Dergelijk standpunt sluit uiteraard niet uit dat de „normale voortgang van besliste projecten kan worden bijgestuurd in functie van gewijzigde omstandigheden”.

1.2. De rubrieken (2) en (3) zijn beleidsmatig relevanter voor het driejarenprogramma, en meer in het bijzonder ook voor het advies van de Vlaamse Havencommissie. De voorstellen voor deze rubrieken staan jaarlijks in ‘budgettaire concurrentie’ met elkaar. Binnen de toegewezen ruimte moet jaarlijks uitgemaakt worden wat voor elk van deze projecten beschikbaar is. Hun betekenis is echter zeer uiteenlopend en ze worden dan ook best afzonderlijk behandeld in het driejarenprogramma.

1.2.1. De voorgestelde investeringsprojecten voor rubriek (2) hebben betrekking op buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken. Gezien het beschikbaar patrimonium in onze havens (zowel onder beheer van het gewest als de havenbeheerders) zijn voortdurend belangrijke instandhoudings- en verbeteringswerken noodzakelijk. In een aantal gevallen blijken dergelijke werken een bijzonder dringend karakter te hebben (bv. het uitvallen van een brug waardoor een belangrijk deel van het havengebied niet meer toegankelijk is). Zowel in de voorstellen van de havenbesturen als in het voorgelegde document van het Bestuur der Waterwegen wordt daarop gewezen. Momenteel kunnen de havenbesturen (voor de projecten waar zij bouwheer zijn) een bijdrage bekomen van het gewest. Dit wordt geregeld door de thans geldende bijdrageverdeling voor haveninvesteringen. De Commissie spreekt zich momenteel nog niet uit over een aantal specifieke knelpunten van deze bijdrageregeling. Principieel is de Commissie wel van oordeel dat voor de hier bedoelde projecten jaarlijks op het havenbudget een reservering moet voorzien worden. Een systeem van trekkingsrechten waarop de

(\*) Voor de begroting 1990 betekent dit samen met het investeringsbudget 7.356,4 mln.

havenbesturen kunnen beroep doen zou daarbij als formule kunnen gelden. Het lijkt aangewezen dat de Executieve een plafond van trekkingsrechten voorziet voor een periode van 3 jaar (met eventuele aanduiding van maximale jaarlijkse schijven). Uiteraard kunnen de trekkingsrechten slechts uitgeoefend worden indien het project voldoet aan de criteria.

Het is duidelijk dat dit voorstel nog nadere analyse, uitwerkingen en concretisering vergt. Het is in hoofdzaak de bedoeling de havenbesturen voor een periode van drie jaren de zekerheid te geven dat zij over bepaalde trekkingsrechten kunnen beschikken voor buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken. Een dergelijke procedure zou ook de flexibiliteit van het havenbeheer op dat vlak ten goede komen.

Onder de elementen die nader onderzoek en concretisering vergen zijn meer in het bijzonder de volgende belangrijk :

- er moet gedefinieerd worden welke infrastructuurwerken onder de rubriek „buitengewoon onderhoud, instandhoudings- en verbeteringswerken’ vallen. In elk geval is het uitgesloten dat onderdelen van grote projecten hierin kunnen opgenomen worden. Meer in het algemeen zullen infrastructuurwerken die bestaande capaciteit verhogen of nieuwe capaciteit toevoegen hiervan uitgesloten zijn. Globale renovatieprogramma's zijn derhalve ook uitgesloten ;

- de hoogte van het voorziene bedrag voor de beschikbare trekkingsrechten zal door de Executieve uiteraard worden bepaald in het geheel van de beschikbare kredieten voor de havensector. Men zou hierbij aan de formule kunnen denken van een percentage van het geheel van de kredieten. Fundamenteel is echter de vraag in welke mate het gewest nog moet tussenkomen in deze werken, uit te voeren door de havenbesturen. Een tussenkost wordt principieel vooropgezet. De hoogte ervan kan o.m. bepaald worden door bv. de mogelijkheid die havenbesturen hebben of moeten verwerven om zelf de nodige fondsen daarvoor aan te leggen ;

- de verdeling over de havens dient uiteraard op basis van objectieve criteria te worden uitgewerkt, Op dit ogenblik kan daarover nog geen standpunt worden ingenomen. Het is in elk geval nodig deze criteria zodanig uit te werken dat zij voor een aantal jaren geldig blijven.

Tenslotte is de Commissie van oordeel dat kredieten voor deze projecten op het havenbudget een essentiële betekenis hebben. Ze kunnen dan ook niet opgeslorpt worden door een algemeen investeringsfonds dat de Executieve heeft ingesteld voor investeringen van de Vlaamse gemeenten. Het voornemen van de Executieve om binnen dit algemeen investeringsfonds ook deze subsidies aan de havenbesturen op te nemen is niet aanvaardbaar. Niet alleen dreigen daardoor opnieuw kredieten voor de havensector weg te vallen. De aard van deze havenprojecten is bovendien van een totaal andere orde dan de overige gemeentelijke projecten uit het investeringsfonds en de eenheid van havenbeleid dreigt verbroken te worden. Overigens moet er op gewezen worden dat de haven van Zeebrugge buiten de toepassing van het investeringsfonds zou vallen.

1.2.2. De projecten onder rubriek (3) zijn uiteraard bij de bespreking van het driejarenprogramma de meest belangrijke. Deze nieuwe projecten zijn bij uitstek projecten waarmee de verdere havenuitbouw wordt gerealiseerd. Bovendien heeft een beslissing terzake meestal vrij verstrekkende gevolgen niet alleen voor de havenactiviteiten zelf, maar ook voor de budgettaire mogelijkheden in de komende jaren.

Opname ervan in een driejarenprogramma (en meer in het bijzonder in het programma voor het eerstkomend begrotingsjaar) is derhalve een cruciale beslissing. Volgende elementen zijn hierbij belangrijk :

- Voor het huidig driejarenprogramma 1991-1993 blijken de voorbereidingsprocedures die de basis zijn voor opname van een nieuw project in het programma, aanleiding te geven tot onduidelijkheden en betwistingen. Belangrijke projecten kunnen volgens de nu geldende procedure slechts in aanmerking komen voor een definitieve beslissing en vastlegging in de begroting na het voorleggen van een kosten-batenanalyse. Deze analyse moet in geval van projecten van meer dan 300 mln voorgelegd worden aan de Vlaamse Havencommissie. De beslissing om een kosten-batenanalyse te laten uitvoeren (of een uitgevoerde KBA te aanvaarden) en de beslissing om ze voor te leggen aan de Vlaamse Havencommissie zijn belangrijke elementen die de prioriteit van uitvoering bepalen. Het is dan ook van essentieel belang dat voor deze voorbereidingsprocedures een meer coherente aanpak wordt uitgewerkt. Dat kan meer in het bijzonder door in het driejarenprogramma zelf de procedures op te nemen.

— Zoals reeds in de inleiding aangegeven kan dergelijke beslissing principieel niet zonder een lange termijnvisie. De werkzaamheden van de Vlaamse Havencommissie zijn nog niet zover gevorderd dat de procedure voor de opmaak van een dergelijke lange termijnvisie reeds duidelijk vastligt, laat staan de inhoud ervan. Niettemin kunnen op dit ogenblik reeds enkele belangrijke krachtlijnen worden aangegeven, die tevens de plaats aangeven van een driejarenprogramma in een meer globale planningsbenaandering. Deze krachtlijnen zijn hierna samengevat.

## 2. Het driejarenprogramma in een meer globale planningsstructuur

De voortgang van de havenuitbouw via een aantal belangrijke infrastructuurprojecten vergt op de eerste plaats een aantal STRATEGISCHE BESLISSINGEN over de toekomstige uitbouw en functies van iedere haven.

Welke opties heeft het beleid over de havens op lange termijn, welke algemeen sociaal-economische doelstellingen wil men bereiken met de havens, welke prioriteiten worden daaraan toegekend ? Het geheel van deze elementen zal uiteindelijk leiden tot het bepalen van een aantal grote havenprojecten. In de praktijk zijn de diverse grote havenprojecten — vooropgezet door de havenbesturen — al bekend :

— Antwerpen : renovatie van de rechteroever, verdere uitbouw van terminal-capaciteit voor containertrafiek voor de sluisen, uitbouw van de linkeroever met Baalhoekkanaal, verdiepingsprogramma ;

— Gent : afwerking renovatie en herstructurering havengebied, nieuwe zeeluis en aanpassing van het kanaal, de aanleg van de Kluizendokken ;

— Zeebrugge : uitbouw van dokken in de westelijke voorhaven, afwerking en verdere uitbouw van de achterhaven, verhoogde maritieme toegankelijkheid ; — Oostende : renovatie, met als sluitstuk een nieuwe zeeluis.

De strategische beslissingen zullen zich echter niet kunnen beperken tot de eenvoudige optelling van deze diverse reeds bekende projecten. Het op te maken "masterplan voor de Vlaamse havens 1991-2000" zal tot standkomen na afweging van deze projecten met trafiekvoorspellingen, met inzichten inzake complementariteit tussen de havens onderling, met doelstellingen inzake gewenste bijdrage van de havens in lokale, regionale en nationale economische ontwikkeling met doelstellingen inzake ruimtegebruik en milieu ... Een belangrijk element zal de koppeling zijn van deze havenprojecten met de planning van de hinterlandverbindingen.

Deze strategische beslissingen („grote havenprojecten voor de periode 1991-2000") moeten vervolgens worden omgezet in concrete „investeringsprojecten".

Dat impliceert het vastleggen van :

- timing van het project (1),
- schaal van het project en eventuele fasering (2),
- financiering van het project (3).

De stappen (1) en (2) zijn in essentie het voorwerp van de verplichte projectevaluatie. Cruciaal element voor ieder havenproject zal de financiering zijn, vermits hoe dan ook vaststaat dat de voorgestelde plannen de budgettaire mogelijkheden van de gewestbegroting zullen overschrijden.

Het jaarlijks rollend driejarenprogramma situeert zich op het niveau van deze drie stappen :

— in het driejarenprogramma wordt vastgelegd welke projectevaluaties moeten worden uitgevoerd ;

— de resultaten van de uitgevoerde projectevaluaties worden omgezet in investeringsprojecten op te nemen in het 3-jarenprogramma (met de fasering en schaal die kan worden bepaald op grond van deze evaluaties) ;

— de voorstellen (en mogelijkheden) inzake financiering bepalen de bijdrage van het gewestbudget (in samenhang met de bijdrage van de havenbesturen en andere financieringsmogelijkheden) .

Sleutelement in dit proces is uiteraard het vastleggen van een globaal concept (strategische beslissingen). De Vlaamse Havencommissie neemt zich voor om tegen de voorbereiding van het volgend driejarenprogramma de grote krachtlijnen van een masterplan 1991,-2000 op te maken. Parellel daarmee zal — binnen de mogelijkheden van het secretariaat en de werkgroepen van de commissie — onderzoek gedaan worden naar :



- de meest aangewezen projectevaluatie ;
  - specifieke vraagstukken die bij het nemen van strategische beslissingen aan bod komen (trafiekvooruitzichten, capaciteitsanalyse, . . .)
  - diverse mogelijkheden op het vlak van financiering van havenprojecten.

Voor een aantal complexe deelaspecten zullen externe onderzoeksopdrachten nodig zijn, zodat de commissie zelf voldoende tijd kan besteden aan het tot standbrengen van de nodige interne consistentie en globale coherentie. Het zal dan ook aangewezen zijn een beperkt aantal specifieke vraagstukken van dit „masterplan“ op te nemen in het door de Commissie jaarlijks voor te stellen onderzoeksprogramma.

### 3. Concrete voorstellen voor het driejarenprogramma 1991-1993

Zoals reeds in de inleidende beschouwingen gesteld is dit driejarenprogramma 1991-1993 onvermijdelijk een overgangsprogramma. Dat betekent :

- enerzijds dat nu reeds een aantal elementen van de hierboven voorgestelde aanpak moeten aan bod komen in het driejarenprogramma ;
- anderzijds in grote mate voor de „nieuwe projecten“ de havencommissie zich moet baseren op de tot nu toe gevolgde procedures.

Vermits echter de havencommissie van oordeel is dat een ombuiging en aanpassing van deze procedures nodig zijn zullen een aantal voorstellen slechts een voorwaardelijk karakter hebben. In elk geval moet het voorliggend werkdocument nu reeds worden aangepast aan de nieuwe indeling die hierboven werd voorgesteld (naast de inschrijving in de precieze begrotingsposten). Deze indeling wordt hierna verder uitgewerkt en gecommentarieerd.

Voorafgaandelijk moet erop gewezen worden dat met de hierna opgenomen tabellen het havenbudget van de Vlaamse gemeenschap quasi volledig wordt behandeld, op enkele kleine rubrieken na (bv. havens van Blankenberge, Nieuwpoort). De niet-opname van de kleine rubrieken betekent daarom geen afwijzing van deze kredieten voor opname in de Vlaamse begroting. Ze worden echter in de hiernavolgende bespreking vanuit programmatorisch oogpunt als niet relevant beschouwd voor het driejarenprogramma „Havens“.

Tabel 1 bevat de kredieten in te schrijven onder rubriek (1), die gegeven de aard van de kredieten een absolute prioriteit verdient. In grote mate sluit deze tabel aan bij de basisopvattingen die in het advies van containerkade-Zeebrugge werden uiteengezet over het beslag op het havenbudget.

Bij de gegevens zijn volgende opmerkingen te maken :

- in het algemeen gelden de opgenomen bedragen in de hypothese dat de voorzieningen op de begroting 1990 (initiële begroting) ook effectief worden vastgelegd. Voorzover dat niet het geval is moeten uiteraard de bedragen voor 1991 worden opgetrokken ;
- de post „onderhoudskredieten“ bevat de globaliteit van onderhoudskredieten op het havenbudget. De onderhoudsbaggerwerken (ingeschreven op art. 14.03 en 73.04) zijn daarbij de meest belangrijke. Een jaarlijks bedrag van 3,2 mld (prijzen '90) wordt voorzien. Na 1993 blijven uiteraard de kredieten daarvoor doorlopen. Er mag wel worden van uitgegaan dat het krediet kan verminderd worden ten gevolge van optimalisatiestudies inzake baggerwerken (ingeschreven onder post 4) ;
- bij tabel 1 is eveneens rekening te houden met de eventuele weerslag van de onderhandelingen over de waterverdragen, en meer in het bijzonder het verdiepingsprogramma 48/43'. Er is op dit ogenblik geen zekerheid over de voortgang van deze onderhandelingen. Bij een gunstige afloop ervan moet rekening worden gehouden met de uitvoering van het verdiepingsprogramma ;
- voor de overige posten kan worden verwezen naar de toelichting en commentaar terzake in het advies over de Containerkade-Zeebrugge

Tabel 2 bevat de kredieten op te nemen in rubriek (2) van het driejarenprogramma (en naargelang van de gevallen uit te splitsen over de begrotingsartikelen 63.14 en 73.04). Zoals hierboven reeds uiteengezet heeft de Commissie niet de intentie om zich jaarlijks uit te spreken over concrete projecten terzake. Enkel een globale opname van

een budget en een uitspraak over verdelings- en toewijzingscriteria zullen hierbij ter sprake komen. Voor deze rubriek werd in dit advies een eerste globaal voorstel geformuleerd. Dit voorstel moet nog verder worden uitgewerkt. Daarom bevat tabel 2 een overzicht van projecten, door de havenbesturen voorgesteld en die volgens de Commissie op basis van de nu beschikbare informatie in aanmerking zouden kunnen komen voor financiering via de te voorziene trekkingsrechten. Bovendien wordt daardoor een eerste idee gegeven van de omvang van de behoeften die zich op dat vlak stellen. Deze behoeften zijn richtinggevend maar het uiteindelijke niveau van de op te nemen reservering moet het resultaat zijn van de nog uit te voeren criteria (cf. II 1.2.1.).

Tabel 3 bevat de projecten voor rubriek (3) van het driejarenprogramma. Ze dienen in functie van het driejarenprogramma voor het gewestbudget als nieuw te worden bestempeld. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen drie onderdelen.

In een eerste onderdeel kunnen een aantal nieuwe projecten van beperkte schaal worden opgenomen. Met deze kleine projecten (in elk geval een budgettair beslag dat één begrotingsjaar niet overschrijdt) wordt in hoofdzaak gemikt op optimalisering van bestaande infrastructuur en werken die tegemoet komen aan dringende behoeften (buiten de omschrijving van rubriek 2.

In principe is de Commissie van oordeel dat :

- dergelijke kleine projecten ingeval van direct rendement prioriteit verdienen ;
- de globale omvang van de daarvoor beschikbare kredieten wellicht in de tijd afnemend moet zijn omdat voor dergelijke initiatieven de havenbesturen in toenemende mate autonoom voor de financiering zouden moeten instaan. Op die wijze wordt het gewestbudget meer uitsluitend bestemd voor belangrijke infrastructurele voorzieningen ;
- voorzien van krediet op het gewestbudget (onder de vorm van een bijdrage) niet kan indien het betrokken project in feite een onderdeel vormt van een groot, als nieuw bestempeld project (cf. infra).

Het is duidelijk dat gezien de aard van deze projecten (meer in het bijzonder minder dan 300 mln) de Vlaamse Havencommissie zelf geen expliciete inhoudelijke analyse zal doorvoeren van deze projecten. Een beperkte economische evaluatie door de administratie is uiteraard steeds aangewezen. In tabel 3.1. zijn als richtinggevend de voorstellen opgenomen die de havenbesturen hebben ingediend en die volgens de Commissie kunnen in aanmerking komen voor dit onderdeel.

De onderdelen 2 en 3 zijn de meest essentiële delen van het driejarenprogramma. Het zijn in elk geval de onderdelen waarbij de inbreng van de Vlaamse Havencommissie het meest doorslaggevend moet zijn. Rekening houdend met het overgangskarakter van het driejarenprogramma 1991-1993 is voor deze onderdelen in dit advies een pragmatische aanpak aangehouden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen 2 soorten projecten :

- enerzijds projecten waarbij de thans geldende voorbereidingsprocedure — waarop de VHC geen impact meer heeft — is afgehandeld of lopend en waarbij o.m. op grond van deze procedure een aanvang mogelijk is vanaf 1991 (3.2.) ;
- anderzijds projecten waarbij nog geen definitieve beslissingen zijn genomen door de Minister over de thans geldende procedure (met name een opdracht voor een economische evaluatie of het aanvaarden als dusdanig van beschikbare economische evaluatie) (3.3).

Het is evident dat bij deze projecten in elk geval advisering van de Vlaamse Havencommissie nodig is (besluit over de Havencommissie).

De projecten onder 3.2 zijn de volgende :

- de bouw van een containerkade-Zeebrugge : de Vlaamse Havencommissie heeft over dit project geadviseerd en op grond daarvan kan een fasering worden opgenomen voor de periode 1991-1993 ;
- de uitvoering van het globaal renovatieprogramma Antwerpen-rechteroever (centraal gedeelte) en de toegang Grootdok-Gent. Voor beide projecten zijn KBA's afgewerkt die op korte termijn aan de Vlaamse Havencommissie zullen worden voorgelegd. De voorbereidingsprocedure zal worden afgewerkt voor eind 1990, zodat een fasering vanaf 1991 mogelijk is. De in tabel 3.2. opgenomen fasering is uiteraard nog te bevestigen na de inhoudelijke advisering door de Commissie ;

— voor het renovatieprogramma Oostende is de opmaak van een economische evaluatie gestart. De afwerking en eindrapport van de KBA is gesteld op april 1991. Na beraadslaging midden 1991 is een fasering voor dit project inzake aanvang der werken mogelijk vanaf 1992, met een aanvang van voorbereidende maatregelen, in hoofdzaak onteigeningen, in de tweede helft van 1991, uiteraard te bevestigen door de inhoudelijke advisering.

Met betrekking tot het renovatieproject voor Oostende is overigens een bijkomende bemerking nodig. Bij de beslissing over dit project speelt de principiële vraag naar de functie van deze havenzone een grote rol. Er moet op korte termijn beslist worden welke functie deze havenzone moet krijgen. De economische evaluatie zal daarbij belangrijk zijn.

Onder 3.3 zijn de belangrijke grote projecten te vatten die een onderdeel vormen van de strategische opties die de havenbesturen voor de toekomst voorzien. Voor de concrete omzetting van deze opties in faseringen voor een driejarenprogrammering wenst de Commissie te vertrekken van de hierboven geschetste optimale planning. Een fasering voor de periode 1991-1993 wordt in dit advies nog niet opgenomen. De opmaak van een lange termijnvisie zal door de Commissie zo snel mogelijk worden aangevat. Als eerste stap daarbij zal de Commissie voor eind 1990 concrete voorstellen overmaken voor economische evaluatie van sommige onderdelen van reeds geldende **infrastructuur**-projecten.

In dit verband wenst de Commissie te benadrukken dat dergelijke economische onderzoeken en evaluaties niet uitsluitend moeten gebonden worden aan tot in detail technisch uitgewerkte projecten. Een meer algemene evaluatie van de economische betekenis van enkele grote projecten is absoluut nodig. De huidige terughoudende aanpak voor dergelijk onderzoek is nefast voor de optimale voorbereiding van het havenbeleid.

De tabel 3 bevat onder 3.3. een overzicht van de betrokken projecten die de **Haven**-besturen hebben ingediend, met het oog op de opmaak van het advies over het **3-jaren**-programma 1991-1993.

Tabel 1 : Kredieten 1991-1993 in te schrijven onder rubriek (1)  
(Prijzen 1990, in mln).

|                                                                                                           | 1991  | 1992  | 1993  | na 1993                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------------------------------|
| 1. Onderhoudskredieten<br>(art. 14.03 + deel 73.04)                                                       | 3.523 | 3.523 | 3.523 |                               |
| w.o. onderhoudsbaggerwerken                                                                               | 3.200 | 3.200 | 3.200 | jaarlijks 3.200<br>(afnemend) |
| 2. Zeewezen, gebouwen . . .                                                                               | 170   | 190   | 170   | ?                             |
| 3. Overdrachten Nederland                                                                                 | 100   | 100   | 100   | 50<br>(Westerschelde)<br>+GT  |
| 4. Voortzetting werken maritieme<br>toegangswegen (studies,<br>ruimen wrakken, electronische<br>meetapp.) | 290   | 290   | 190   | ?                             |
| 5. Antwerpen — Linkeroever                                                                                | 250   | 200   | 280   | ?                             |
| 6. Gent kaaimuur petroleumdok                                                                             | 120   | 120   | 150   | 300                           |
| 7. Zeebrugge Leopold II-dam                                                                               | 75    | 75    | 75    | —                             |
| 8. Oostende — RMT deel re-<br>novatie                                                                     | 290   | —     | —     | —                             |
| 9. Afwerking Berendrechtsluis                                                                             | 700   | 600   |       |                               |
| Totaal rubriek (1)*                                                                                       | 5.518 | 5.098 | 4.488 |                               |

\* Bij goedkeuring van de waterverdragen aan te vullen met fasering verdiepingsprogramma 48/43' : 7 mld. totale kostprijs.

Tabel 2 : Kredieten 1991-1993 In te schrijven onder rubriek (2).  
(Prijzen 1990, In mln). Globale voorstellen havenbesturen

|                                                           | Globale voorstellen<br>voor 1991-1993 |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Antwerpen                                              |                                       |
| 1.1. Zandvlietsluis                                       |                                       |
| - Electromechanische uitrusting                           | 220                                   |
| - zandvlietsluis                                          | 220                                   |
| - fenders                                                 | 220                                   |
| 1.2. Bruggenprogramma                                     |                                       |
| - Kruisschransbrug                                        | 220                                   |
| - Noordkasteelbrug                                        | 200                                   |
| - Petroleumbrug                                           | 150                                   |
| - Lillobrug                                               | 150                                   |
| - Mexicobrug                                              | 150                                   |
| 1.3. Kaaiverhardingen                                     | 70                                    |
| 2. Gent                                                   |                                       |
| 2.1. <b>Wegenis, bevoeringswerken</b> en rioleringswerken | 285                                   |
| 2.2. <b>Zwaaikom</b> moervaart                            | 40                                    |
| 2.3. Bochtaanpassingen <b>Sluiskil</b>                    | 125                                   |
| 2.4. Buitengewoon onderhoud                               | 60                                    |
| 3. Zeebrugge                                              |                                       |
| Diverse instandhoudingswerken                             | 110                                   |
| 4. Oostende                                               |                                       |
| Baggerwerken en instandhoudingswerken                     | 200                                   |
|                                                           | 2.200                                 |

Tabel 3 : Kredieten 1991-1993 in te schrijven  
onder rubriek (3) prijzen 1990, in mln.

|                                             | Globale voorstellen<br>1991-1993 |
|---------------------------------------------|----------------------------------|
| 1. Kleine beperkte projecten                |                                  |
| 1.1. Antwerpen havenradar                   | 100                              |
| 1.2. Gent                                   |                                  |
| — kaaimuur ten zuiden van Ghent Coal        | 120                              |
| — afwerking renovatie Grootdokcomplex       |                                  |
| - Rigakaai                                  | 270                              |
| - uiteinde <b>Grootdok</b> + ro-ro ponton   | 80                               |
| - <b>Zuiddok</b> Oost                       | 160                              |
| - kaaien 52-53                              | 180                              |
| — renovatie Groot droogdok + klein droogdok | 260                              |
| 1.3. Zeebrugge                              |                                  |
| — Ro-ro terminal Britannia Hermes           | 150                              |
| — afwerken Noordelijk insteekdok            | 200                              |
| — verlenging diepwaterkade                  | 180                              |
| — retourkade diepwaterkade                  | 200                              |
|                                             | 1.900                            |

| 2. Projecten met fasering         | 1991               | 1992  | 1993 | na 1993 |
|-----------------------------------|--------------------|-------|------|---------|
| 2.1. Cont ainerkade Zeebrugge     | 800(+ 170 : '90)   | 853   | 200  | —       |
| 2.2. Antwerpen renovatie*         | 1.860(+ 526 : '90) | 1.955 | 200  | —       |
| 2.3. Toegang <b>Grootdok</b> Gent | 250(+ 230 : '90)   | 250   | —    | —       |
| 2.4. Oostende-renovatie           | 200                | 385   | 560  | 4.490   |
|                                   | 4.036              | 3.443 | 960  | 4.410   |

\* Bedragen en fasering zoals gevat door KBA, aangevuld met 225 mln voor Amerikadok (1992).

3. Nieuwe projecten waar-voor procedure moet worden bepaald, voorgesteld door havenbesturen voor driejarenprogramma 1991-1993.

### 3.1. Antwerpen

#### 3.1.1. Renovatie en herstructurering van het havengebied op de rechteroever

1° verbreding kanaaldok (**t.h.v.** Delwaidedok) : (raming 350 mln) — voorgesteld te verwezenlijken vanaf midden 1992 ;

2° bouwen van wachtdokken voor lichters : **wachtdok** Amerikadok en Delwaidedok, waarvan het eerste eventueel als onderdeel van renovatieprogramma middensector kan beschouwd worden — gezamenlijke raming 1 mld voorgesteld voor uitvoering **Amerikadok** onmiddellijk Delwaidedok 1993 ;

3° bouw nieuwe Royerssluis : nieuw project, voor uitvoering voorgesteld vanaf 1993 (in dienst 1998) — raming van le schijf 1 mld.

#### 3.1.2. Bouw Verrebroekdok — linkeroever

in totaliteit ( met inbegrip van kaaimuren, baggerwerken en **wegenis**) geraamd op 6 mld (3, 750 voor kaaimuren) voorgesteld voor uitvoering vanaf 1991.

#### 3.1.3. Containerkade — Noord

Totale raming (in functie van realiseerbare lengte, met inbegrip van baggeren) 4,2 mld voor uitvoering voorgesteld vanaf 1992.

### 3.2. Gent

#### 3.2.1. Renovatie en herstructurering van de bestaande havengebieden

Voor dit driejarenprogramma wordt voorgesteld.  
De bouw van een kaaimuur aan noordelijke oever Rodenhuizedok (raming 900 mln., uitvoering vanaf 1992).

#### 3.2.2. Havenuitbreiding op de linkeroever

Daarvoor wordt voorgesteld :

— de aanleg van de Kluizendokken te starten vanaf 1991 (periode 1991-1993 : 4.640 mln, na 1993 23.015 mln) ;

— de aankoop van gronden voor havenuitbreiding (raming voor 1992-1993 : 970 mln).

#### 3.2.3. Maritieme toegankelijkheid

— aanpassing sluisdeuren Westsluis Terneuzen (vanaf 1991, 600 mln globaal) ;

— nieuwe zeesluis : vanaf 1991 (raming voor 1991-1993, 9.000 mln, na 1993 16.000 mln).

### 3.3. Zeebrugge

#### 3.3. 1. Achterhaven

De voorstellen hebben in principe betrekking op de volledige uitbouw van de **achterhaven**, waarvan deelprojecten of de aanzet van grote projecten wordt voorgesteld :

— verdere uitbouw kades verbindingsdok — zuidelijke insteeddok en graafwerken + ophogen terreinen (raming voor 1991-1993 700 mln) ;

hoofdwegenis (200 mln).

### 3.3.2. Voorhaven

Hetzelfde geldt voor de voorhaven. Ook hier wordt minstens in aanzet de volledige uitbouw van de westelijke voorhaven voorgesteld. Naast Containerkade zuidelijk insteeddok

— noordelijk insteeddok (400 mln) ;

— noordelijke kade zuidelijk insteeddok (1.700 mln) ;

— havenwegenis (1 00 mln).

3.3.3. Maritieme toegangsweg : verdieping tot 55'(800 mln)

3.4.Oostende : renovatieprogramma (cf. tabel 3).

Tabel 4 : Samenvattende tabel voor de 3 rubrieken (In mln. prlizen '90)

|            | 1991  | 1992  | 1993  | Globale voorstelling<br>behoeften 1991-1993 |
|------------|-------|-------|-------|---------------------------------------------|
| Rubriek 1* | 5.518 | 5.098 | 4.488 |                                             |
| Rubriek 2  |       |       |       | 2.210                                       |
| Rubriek 3  |       |       |       | 1.900                                       |
| 3.1.       |       |       |       |                                             |
| 3.2.       | 4.036 | 3.443 | 960   |                                             |
| TOTAAL     | 9.554 | 8.541 | 5.448 |                                             |

\* Zonder rekening te houden met effect van uitvoering verdiepingsprogramma's 48'/43' bij eventuele goedkeuring waterverdragen.

## 4. Conclusies en voorstellen

Met het oog op dit eerste advies over een driejarenprogramma 1991-1993 heeft de Minister aan de Commissie een ontwerp van driejarenprogramma voorgelegd. Daarbij is gebleken dat vanuit het oogpunt van planning en programmering het voorgelegde document moet worden bijgestuurd. De Commissie heeft zich dan ook niet willen beperken tot een bespreking van de zeer concrete budgettaire voorstellen. Bij dit eerste advies was het eveneens nodig aan te geven welke de optimale aanpak en uitwerking is van een driejarenprogramma voor de haveninfrastructuur. De voorstellen die op basis daarvan kunnen geformuleerd worden zijn dubbel :

— enerzijds wordt aangegeven waarom dit driejarenprogramma 1991-1993 een overgangsprogramma is ;

— anderzijds worden meer fundamentele indicaties gegeven over de plaats van een driejarenprogramma in een optimale planning.

De Commissie komt tot volgende belangrijke conclusies en voorstellen.

1. Een nieuwe aanpak van het driejarenprogramma.

De opbouw van het driejarenprogramma moet niet in de eerste plaats vertrekken van de traditionele verdeling over de begrotingsartikelen, maar uitgaan van de plaats van de verschillende projecten in de voortgang van een programma. Daarom heeft de Commissie in dit advies een nieuwe indeling uitgewerkt die de projecten vanuit een programma-oogpunt opdeelt. Daarbij is er vooral naar gestreefd veel duidelijker aan te geven wat de eigenlijk kern van een driejarenprogramma is : nl. de ruimte voor het aanvatten van nieuwe projecten.

De voorgestelde indeling is drievoudig :

(1) onvermijdbare uitgaven (onderhoudsbaggerwerken, . . .) afwerking van uitgevoerde projecten en normale voortgang van besliste projecten ;

- (2) buitengewoon onderhoud, **instandhoudings-** en verbeteringswerken ;
- (3) nieuwe projecten, waaronder meer in het bijzonder nieuwe grote projecten.

## 2. Inhoud van de rubrieken.

De rubriek (1) legt voor de eerstkomende jaren niet enkel een groot beslag op het budget, er moet ook absolute prioriteit worden aan gegeven. Voor rubriek (2) stelt de Commissie voor een nieuwe formule van trekkingsrechten ten behoeve van de **havenbesturen** te onderzoeken (meer in het bijzonder **preciese** omschrijving van in aanmerking te nemen projecten, criteria).

Voor de rubriek (3) — grote projecten beperkt de Commissie de fasering voor 1991-1993 op dit ogenblik tot die projecten waarvoor de thans geldende **voorbereidingsprocedure** (met name economische evaluatie en advies VHC) afgerond is of lopend. En waarbij bovendien een aanvang vanaf 1991 mogelijk is.

Deze fasering heeft betrekking op :

- containerkade-Zeebrugge ;
- renovatie-programma Antwerpen RO (centraal gedeelte) ;
- toegang **grootdok** Gent.

Voor de laatste twee projecten dient deze fasering nog bevestigd te worden na de inhoudelijke analyse door de Commissie voor 1991. Voor het renovatieproject in Oostende is de procedure gestart en zal de Commissie volgens de nu beschikbare gegevens daarover inhoudelijk kunnen beraadslagen midden 1991.

Voor de overige grote nieuwe projecten (in elk geval meer dan 300 mln) zal de Commissie in het kader van de werkzaamheden over een globaal masterplan voor de Vlaamse havens voor eind 1990 voorstellen doen met het oog op de economische evaluatie van deze projecten. Op die wijze hoopt de Commissie een bijdrage te kunnen doen tot een meer optimale voorbereidingsprocedure van projecten met het oog op opname in de volgende 3-jarenprogramma's.

## 3. Budgettaire ruimte

Bij de opmaak van de tabellen in dit advies is de Commissie uitgegaan van een verantwoorde programmering. De aanpak en voorstellen — meer in het bijzonder voor 1991 — kunnen dan ook als voorzichtig worden beschouwd.

Niettemin blijkt reeds dat dergelijke voorzichtige aanpak niet mogelijk is binnen het huidige budget (6 mld voor investeringen en ongeveer 1,4 mld voor **onderhoudskredieten**). Zonder rekening te houden met de globale aangegeven behoeften voor de rubrieken 1 en 3.1. komen de voorstellen van de Commissie uit op een budget van 9,6 mld voor 1991. Voor de nieuwe grote projecten is bovendien dan nog enkel rekening gehouden met de projecten waarvoor de Minister zelf de procedures heeft opgestart. De toekomstige uitbouw van de havens kan in de eerstvolgende daar niet toe beperkt blijven. In dit verband verwijst de Commissie ook naar haar advies over de **containerkade-Zeebrugge** waarbij de uitvoering van dit project gekoppeld wordt aan een verhoging van het havenbudget.

Verder wordt erop gewezen dat de voorgestelde kredieten geen rekening houden met de mogelijke gevolgen van de beslissing van de Vlaamse Executieve d.d. 31 januari 1990 met betrekking tot de werken opgenomen in de onderhandelingen over de **waterverdragen**. Deze vaststellingen zijn uiteraard zeer belangrijk voor de opmaak van een evenwichtige programmering.

---





## BIJLAGE 6

Nota aan de Vlaamse Executieve  
betreffende een vraag van de heer J.L. Dehaene,  
Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen,  
om advies van de Vlaamse Executieve in verband met  
het Toekomstplan STAR 21 van de NMBS.

## SITUERING

In zijn brief van 15 november 1989 vroeg de heer J.L. Dehaene, Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, om het advies van de Vlaamse Executieve in verband met het Toekomstplan STAR 21 van de NMBS (bijlage 1).

Tevens werden, op vraag van de Voorzitter van de Vlaamse Executieve (bijlage 2), de Gemeenschapsministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu betrokken bij het formuleren van dit advies (bijlagen 3 en 4).

Dit plan werd voorgelegd aan de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen, waarvan het advies integraal is opgenomen in bijlage 5. De Vlaamse Executieve wenst hierbij aan te geven dat zij alle hoofdaccenten, die in dit advies werden verstrekt, integraal volgt.

## INLEIDING

Het plan STAR 21 is een opsomming van wensen inzake spoorweginfrastructuur en exploitatie gezien vanuit het oogpunt van de NMBS.

Dit ideale beeld zou dan als basis moeten dienen voor een gedetailleerd tienjarenplan voor de investeringen.

STAR 21 moet tevens de grondslag vormen voor het opstellen van een **ondernemingsplan** op middellange termijn en voor de beheersovereenkomst die tussen Staat en de NMBS zal worden afgesloten.

De Vlaamse Executieve onderstreept het belang te beschikken over een degelijk uitgebouwd spoorwegnet.

Zij wijst erop dat het Vlaamse Gewest ca. 60 % van het reizigersverkeer genereert, terwijl ook het goederenverkeer van en naar de drie grote Vlaamse zeehavens een cruciaal vervoersaandeel inneemt in het totaal van het NMBS-goederentrafiek.

Vlaanderen levert bijgevolg het meest aanzienlijke aandeel van de werkingsmiddelen van de NMBS.

### 1. STAR 21 ALS PLANNINGSINSTRUMENT

Het mobiliteitsgebeuren kende de laatste jaren een enorme evolutie. De mobiliteitsbehoefte van personen en ondernemingen zal toenemen, wat belangrijke consequenties zal hebben voor het milieu, de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid.

**Experten** in binnen- en buitenland zijn het erover eens dat de overheid enkel via mobiliteitsbeheersing de groeiende verkeersstromen in goede banen kan leiden, zonder schadelijke gevolgen voor mens en milieu.

Het plan STAR 21 op zich heeft de verdienste dat het een antwoord tracht te zijn vanuit het spoorwegverkeer op deze mobiliteitsproblematiek en tevens het mobiliteitsdebat te hebben geopend. Mobiliteit is echter een gegeven dat door vele factoren beïnvloed wordt. Om een afdoend antwoord te formuleren dient dit probleem aangepakt te worden vanuit een integrale benadering, rekening houdend met de concrete ruimtelijke en infrastructurele toestand in Vlaanderen.

Het spoorweg-, alsook het stads- en streekvervoer vormt binnen het hele mobiliteitsgebeuren een belangrijk onderdeel, welk een niet onaanzienlijke bijdrage kan leveren in het pakket maatregelen ter beheersing van de mobiliteit en dit vooral in het pendelverkeer, waar de grote problemen zich situeren.

Nochtans dient erop gewezen dat, met of zonder uitvoering van STAR 21, het overgrote deel van de globale mobiliteitsgroei wordt opgevangen door een stijging van het privé-autoverkeer.

STAR 21 dient dan ook via een aanpasbare meerjarenplanning ingepast te worden in het „Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen”.

Binnen de keten van het openbaar vervoer vormen de Spoorwegen echter niet een losstaand geheel, volstrekt gedifferentieerd en gesegmenteerd van de andere schakels, die allen onder gewestelijke bevoegdheid vallen. De Vlaamse Executieve onderstreept in dit kader dat slechts door een integratie, synergetische positieve effecten voor alle segmenten kunnen bekomen worden.

De algemene opties zullen ook inpasbaar moeten zijn in het ruimtelijk beleidsplan Vlaanderen.

De Vlaamse Executieve meent in hetzelfde verband te moeten onderstrepen dat een optimaal voor- en natransport in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van de spoorweschakel verhoogt. Zij verwacht dan ook in dit verband dat de NMBS actief zou samenwerken met de Vlaamse vervoermaatschappijen met betrekking tot studies in verband met de evolutie van de diverse verkeersstromen en het aandeel van het streek- en stadsvervoer in het voor- en natransport.

## 2. STAR 21 IN DE FINANCIËLE PLANNING

### Algemeen

De Executieve wijst erop dat in aansluiting met het advies van de SERV, dat zij niet akkoord gaat met het vaststellen van forfaitaire investeringsenveloppes, zeker daar waar het gaat over de binding van verbeteringen aan binnenlandse lijnen, parallel met de uitbouw van de SST bijdraagt tot de verbetering van het binnenlands verkeer, kan slechts akkoord worden gegaan met het aanrekenen van deze investeringen aan de regionale zijde op verdisconteerde basis. Projecten die op korte termijn omwille van de koppeling met het SST-net worden uitgevoerd zouden in tegengesteld geval immers de tijdsprioriteiten die de Executieve vooropstelt doorkruisen.

### Rentabiliteit, kosten en baten

In aansluiting met het advies van de SERV beklemtoont de Vlaamse Executieve dat de NMBS, als nationale maatschappij, haar investeringsinspanningen dient te richten op projecten die voor het geheel van het net het meest rendabel zijn, de grootste mogelijke bijdrage leveren aan de groei van het reizigers- en goederenvervoer en mede een oplossing bieden voor het mobiliteitsvraagstuk.

De keuze van de projecten dient dan ook te gebeuren op basis van het resultaat van een afweging die, ongeacht de situering van het project, op dezelfde normen steunt. De Executieve verzet zich bijgevolg **categoriek** tegen een vooraf bepaalde verdeling van de investeringsenveloppes tussen de Gewesten, die er onvermijdelijk zou op neerkomen dat verschillende rendabiliteitsnormen worden gehanteerd, en dat de investeringen bijgevolg niet optimaal zullen bijdragen tot een verbetering van de positie van de spoorwegen in het geheel.

In het plan ontbreekt een duidelijke kosten-baten analyse in het kader van de globale mobiliteitsproblematiek. Aangezien het om een totale jaarlijkse investering van 25,9 miljard BEF gaat, dient de vergelijking gemaakt te worden met wat de opvang van de toenemende mobiliteit door andere vervoermiddelen zou kosten. Tevens dient nagegaan of de gevraagde investeringen niet efficiënter aangewend kunnen worden voor eenzelfde of beter resultaat in het globale mobiliteitskader.

Tevens is het opmerkelijk dat in een toekomstplan 2/3 van de uitgaven dient voor het in stand houden van het bestaande net.

Uit de beschikbare teksten blijkt nergens een kritisch onderzoek naar het nut van deze investeringen in het bestaande net, waarbij deze worden afgewogen tegen de opportuniteit van nieuwe investeringen. Ook de impact van STAR 21 op het exploitatieresultaat werd niet onderzocht.

Een andere opmerking is dat door het ontbreken van bronvermeldingen, gehanteerde hypothesen en onderliggend cijfermateriaal de juistheid van bepaalde stellingen en informatie moeilijk te verifiëren is.

### Financiering

De Executieve verwerpt niet principieel de door de NMBS gesuggereerde **medefinanciering** van sommige spoorweginvesteringen en exploitaties door Gewestelijke en/of

lokale instanties. Zij stelt wel vast dat binnen de bestaande financiële- en bevoegdheidsverdeling tussen de Staat en de Gemeenschappen en Gewesten de overgedragen middelen voor investeringswerken reeds uiterst beperkt zijn en niet in verhouding zijn tot de grootte van het overgedragen en in stand te houden patrimonium. Vooraleer een medefinanciering te overwegen, wens de Executieve vooraf in elk geval ervan verzekerd te zijn dat de hogervermelde principes inzake gelijke toepassing van dezelfde normen worden gehanteerd.

Om dergelijke financieringen te verantwoorden, dienen echter de socio-economische baten hiervan duidelijk te worden aangetoond.

### 3. STAR 21 ALS SCHAKEL IN HET GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER

De Spoorwegen vormen binnen het geheel van de openbaar vervoerketen slechts een onderdeel. Indien openbaar vervoer een grotere aantrekkingskracht wil uitoefenen op de keuze reiziger, en daardoor een groter marktaandeel wenst te veroveren, dan is Integratie en complementariteit tussen trein en stads- en streekvervoer een belangrijke vereiste.

Aandacht dient geschonken te worden aan het hele dienstenaanbod, de frekwentie waarmee gereden wordt, de dienstregelingen. Ook de communicatie naar de reizigers toe en ook tussen de verscheidene vervoermaatschappijen dient optimaal uitgewerkt te worden. Tariefsystemen en vervoerbewijzen dienen op **merkaar** afgestemd te worden. STAR 21 heeft pas een kans van slagen indien de kwaliteit van stads- en streekvervoer mee gevoelig verbeterd wordt.

Het rapport vermeldt op de eerste plaats de auto als vervoermiddel dat in aanmerking komt met betrekking tot voor- en natransport. De complementaire rol van het stads- en streekvervoer als aanbrenner en **verdelers** van treinreizigers wordt duidelijk onderschat. Bij elke opsomming van het voor- en natransport neemt het tram- en busvervoer telkens slechts de tweede plaats in, na de auto.

Voorlopige resultaten van recente enquêtes tonen echter aan dat het voor- en **natransport** per stads- en streekvervoer, afhankelijk per station, minstens even belangrijk is dan de auto. Wat er weer op wijst dat de rol van het stads- en streekvervoer van en naar stations versterkt moet worden. Ook in het kader van een voorstedelijke bediening zal deze relatie tussen trein en stads- en streekvervoer duidelijk dienen uitgebouwd te worden.

In het rapport worden enkel de functionele aspecten, zoals het belang van de snelheid en de frekwentie van het vervoer en tevens de comforteisen van de klant behandeld. Nochtans zou dit alles getoetst moeten worden aan de werkelijk bepalende factoren van het consumentengedrag en aan de evoluties van de werkelijke vervoersstromen. De noodzaak stelt zich hier van uitgebreid kwalitatief en kwantitatief onderzoek.

### 4. STAR 21 EN DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

4.1. Ruimtelijke ordening is enorm belangrijk voor het creëren en onderhouden van een betaalbaar, aantrekkelijk en frequent **gebruikt** openbaar vervoer.

Daarbij is een sturend beleid inzake ruimtelijke ordening, in functie van de uitgestipelde mobiliteitsstrategie, noodzakelijk voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer.

Hierbij moet gewezen worden op het afgeleide karakter van de mobiliteit binnen de totale ruimtelijke ontwikkeling en op de onderlinge wisselwerking tussen de ruimtelijke ordeningsstrategie en de mobiliteitsstrategie.

Momenteel zijn werk- en woonfuncties niet centraal geconcentreerd rond stations, maar verspreid.

Treinvervoer is enkel mogelijk op zware vervoersassen met daaraan gekoppeld een fijnmaziger net van stads- en streekvervoer, met aangepaste frekwenties en dienstregelingen om het nadeel van de overstap voor de reiziger zo goed mogelijk te compenseren.

Hoofddassen dienen aan te sluiten bij de bestaande ruimtelijke structuren in de regio.

Met het oog op de verdere ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkeling is het belangrijk over een zo concreet mogelijk inzicht te beschikken omtrent de oriëntaties op het vlak van spoorvervoer in de volgende jaren.

Op basis hiervan kan een beleid worden aangemoedigd dat rekening houdt met de rol die de spoorwegen in de toekomst feitelijk zullen spelen en dat tevens de optimale inpassing van de nieuwe spoorwegtrajecten in hun omgeving waarborgt.

4.2. Het sociaal-ruimtelijk structurerend vermogen van de infrastructuur kan benut worden om de gewenste ontwikkeling van regio's te stimuleren.

De verdere uitwerking en concretisering 'van STAR 21 moet dan ook in overleg gebeuren met de bevoegde diensten. Op dit vlak kan verwezen worden naar STAR 21 (blz. 3, 7, 64), waar sprake is van „herwaardering van stedelijke woongebieden, sturend vestigingsbeleid voor bedrijven, knooppuntstations” uit te bouwen als administratieve-, commerciële en tewerkstellingscentra, keuze van **park/ride** stations en van kleinere stations waar de woongelegenheid kan opgedreven worden.

Eenzelfde verband moet ook gelegd worden met de door de Vlaamse Executieve goedgekeurde nota „De kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie en inventarisatie van industriezones en ambachtelijke zones”, waarin gewezen wordt op verschillende criteria (ruimtelijk, ecologisch, mobiliteit, verkeersaspecten, . . .) bij de keuze van die zones.

#### 4.3. Voorstadsnet

Indien het openbaar vervoer een volwaardig instrument wil zijn om het **mobiliteitsprobleem** aan te pakken, dan moet er dringend werk gemaakt worden van de voorstadsbedieningen.

Gezien de evolutie van de inplanting van de werkgelegenheid rond de grote steden, stelt zich hier tevens de vraag of de spoorwegen hier wel in elk geval het gepaste vervoermiddel kunnen bieden.

De grote verspreiding en de veelheid aan bestemmingen laten vermoeden dat de Spoorwegen enkel in nauwe samenwerking met het stads- en streekvervoer een belangrijke bijdrage zullen kunnen leveren aan het mobiliteitsprobleem.

Ook gaat STAR 21 er ondermeer vanuit dat „de Brusselse agglomeratie als **tewerkstellingspool** nog zal toenemen” (STAR 21 blz. II 7). In dit verband is dus nog gefundeerd onderzoek noodzakelijk, hetgeen uiteraard ook geldt voor bijvoorbeeld de aanleg van „park- en ride”-stations en voor de keuze van kleinere stations waar de woongelegenheid in de onmiddellijke omgeving nog kan opgedreven worden (STAR 21 blz. II 64).

De Vlaamse Executieve vraagt dan ook dat een grondig onderzoek wordt uitgevoerd naar de mogelijkheden van het organiseren van voorstedelijk gemeenschappelijk vervoer. Deze studie dient te worden ondernomen in samenwerking met de Vlaamse Vervoermaatschappij.

### 5. PRIORITEITEN VAN DE VLAAMSE EXECUTIEVE

In het kader van de nagestreefde doelstelling, namelijk een groter aandeel reizigers vervoeren, is de verbetering van de dienstverlening een noodzaak. Dit behelst dus vooral het inspelen op de behoeften van het cliënteel, zoals betere service, overzichtelijke en beschikbare informatie, nette en functionele accommodatie, **confortabel** materieel en een op de behoeften afgestemd dienstenaanbod en daaruitvolgend de benodigde infrastructuur.

Even belangrijk is evenwel de prioriteitsbepaling, en de tijdsplanning voor de uitvoering van deze maatregelen. Binnen het kader van een globaal mobiliteitsplan, dat noodzakelijkerwijze niet door de NMBS kan opgesteld worden, is het passend dat de Vlaamse Executieve daarin tijdsprioriteiten vooropstelt.

Niettegenstaande het Vlaamse Gewest geconfronteerd wordt met aanzienlijke verkeersproblemen op de toevoerwegen naar de Brusselse agglomeratie zijn de in STAR 21 vooropgestelde investeringen te sterk afgestemd op deze assen en op de SST. De sterk toenemende spitsuurproblemen rond Antwerpen en Gent vereisen eveneens een betere uitbouw van de dienstverlening in deze regio's.

De Prioriteit, die de NMBS geeft aan het mee oplossen van het verkeerssaturatieprobleem doet echter niets af van de betekenis van de spoorweg voor de ontsluiting van de meest excentrische gebieden, met name de Westhoek, Limburg en de Kempen.

De Executieve wijst erop dat tengevolge van het ontbreken van een geschikte spoorweginfrastructuur de ratio's van aantal treinreizigers ten opzichte van de respectievelijke streekpopulatie veruit de laagste zijn in gans België. Deze gebieden moeten bijgevolg eveneens over een volwaardige treinbediening kunnen beschikken.

Gezien de lange termijnplanning betekent dit dat een aantal regio's de eerstkomende 20 jaar niet kunnen rekenen op een fundamentele verbetering van de spoorweginfrastructuur.

Nochtans kan het spoorwegverkeer ook voor deze regio's een bijdrage leveren tot de mobiliteitsbeheersing. Deze regio's krijgen bovendien geen directe verbindingen met de grote centra en met de internationale treinlijnen.

In elk geval zal extra aandacht moeten besteed worden in het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen aan de gebieden waarin hiaten zijn op het gebied van spoorwegaanbod en aan gebieden waar de spoorwegen niet voldoende kan inspelen op de vraag.

De concrete opties van STAR-21 zullen binnen dit kader nog nader moeten onderzocht worden.

### **5.1. Verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening**

De stationsaccomodaties en stationsomgevingen bevinden zich in zeer vele gevallen op een peil dat reeds gevoelig achterop ligt ten opzichte van de eigenlijke spoorweginfrastructuur. De aandacht die de NMBS aan dit facet in het STAR 21 plan wijdt, is te beperkt en wellicht ook te eenzijdig gericht op de renovatie van de grotere stations.

De Executieve wenst dan ook een meer diepgaande planning van de NMBS te verkrijgen.

De coördinatie tussen het spoorwegvervoer en het aansluitend stads- en 'streekvervoer moet daarbij een grote zorg zijn.

De eenzijdige aandacht van STAR 21 voor de betere beschikbaarheid per auto (park & ride) strookt overigens niet met het bereikbaarheidsprofiel van de meeste stations.

De Executieve wijst er wel op dat in bepaalde gevallen, onder meer het station Tienen met 1 mln reizigers per jaar een nog grotere attractiepool kan gevormd worden, mits de uitbouw van een P & R station.

— De Executieve wenst goed uitgeruste, aantrekkelijke en nette stations, regelmatig onderhoud, duidelijke signalisatie door uniforme pictogrammen, moderne exploitatie van de sanitaire installaties, ontwikkeling van de stations tot **gemeenschaps-** en winkelcentra, integratie van de stations in de centra van de steden en gemeenten door bewegwijzering, parkings, samenwerking met het tram- en busvervoer, . . .

— degelijke en tijdige informatie via betere infodiensten, een speciaal RTT-nummer, praat- en infopalen, voorlichting in stations en stopplaatsen, informatie tijdens de rit, inlichtingen met betrekking tot de aansluiting van treinen en bussen . . .

— de treinkosten zijn vandaag de dag moeilijk te vergelijken met de autokosten, omdat niet alle kosten — inclusief de maatschappelijke en ecologische kosten — aan het privé-vervoer worden doorgerekend. Het is dan ook niet logisch dat een **autogebruiker** een extra fiscale beloning krijgt die stukken hoger ligt dan voor een treinreiziger (het schommelt zelfs van 1,4 tot 3,5 fr. per km.).

Die discriminatie van de treinreiziger moet dan ook weggewerkt worden. Vandaar dat de kosten van woon-werk verplaatsingen met de trein of een ander openbaar vervoermiddel uiteindelijk volledig fiscaal aftrekbaar moeten zijn, bovenop de voorziene forfaitaire aftrek.

Ook de prijsvorming is in dit alles een belangrijk element : om wervend te zijn dient niet alleen het tarief van de trein aangepast te zijn, doch tevens dat van het ganse voorstadverkeer — waarbij een opeenvolgend gebruik van bus, metro en trein niet mag bestraft worden. Tevens dient het tariefsysteem zo sterk mogelijk vereenvoudigd te worden over alle vervoermiddelen heen. Er dient gestreefd naar de mogelijkheid van één enkel vervoerbewijs van bestemming tot eindpunt.

— snelheid, stiptheid en comfort van de reis zijn vandaag onvoldoende gegarandeerd wanneer we weten dat dagelijks meer dan 2000 reizigers moeten recht staan, wanneer er een gebrek is aan zitruimte, wanneer op sommige plaatsen nog treinstellen en dieselmotorvoertuigen uit de jaren '50 de dienst uitmaken. Er moet dringend werk gemaakt worden van moderne rytuigen, voldoende confortabel en proper.

— betere afstemming van de dienstregelingen van spoorwegen en stads- en streekvervoer met gegarandeerde aansluitingen.

## 5.2. Verbetering van het vervoeraanbod

Inzake personenvervoer dringen zich een aantal maatregelen op zoals korter rittijden, hogere frekwenties en betere aansluitingen.

In dit kader vindt de Vlaamse Executieve volgende acties belangrijk :

— de Executieve wenst de Vlaamse dwarsas op de relatie Hasselt-Antwerpen-Gent-Kortrijk met de terminale punten Rijsel en Maastricht-Aken-Keulen, zo spoedig mogelijk en in ieder geval voor het einde van dit decennium, tot stand te zien komen en dit op een geïntegreerde wijze met de buitenlandse netten. Deze Vlaamse as moet in zijn geheel op het IC+ niveau worden gebracht, zonder overstapplaatsen.

— de Executieve vraagt in dit kader dat de NMBS onverwijld de studies zou opstarten met het oog op de bouw van een nieuwe spoortunnel onder de Schelde, welke op het station Antwerpen Centraal dient aangesloten via een aftakking op de spoortunnel onder Antwerpen gebouwd in functie van de Noord-Zuid verbinding van de SST.

— rechtstreekse verbinding Kortrijk-Gent-Brussel. Dit wordt een belangrijke prioriteit in functie van de aansluiting op de SST.

— rechtstreekse aansluiting van West-Vlaanderen op de SST te Rijsel via de lijn Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel.

— op de lijn Poperinge-Kortrijk-Brussel moeten bijkomende verbindingen tijdens de piekuren tot stand worden gebracht.

— voor eind 1995 dient de electrificatie van de lijn 73 Gent-Adinkerke voltooid te zijn, ter snellere ontsluiting van de Westhoek. De Vlaamse Executieve is in dit verband, vanuit haar bezorgdheid een geïntegreerd openbaar vervoer tot stand te brengen, eveneens bereid inspanningen te leveren tot voltooiing van de sectie van de tramlijn De Panne-Adinkerke ;

— voor eind 1995 dient de snelheid op het traject Oostende-Brussel opgevoerd te zijn tot 200 km/u ;

— de infrastructuur en het materieel op de diesellijnen Eeklo-Gent-Ronse en Gent-Geraardsbergen dienen verder te worden verbeterd.

· heropening van de lijn Dendermonde-Boom-Puurs.

— voor eind 1993 moet de aansluitingsbocht op de lijn 35/36 aangelegd zijn, zodat een directe treinverbinding Limburg-Brussel mogelijk wordt ;

— de ontsluiting van het **Maasland** via een verbinding Hasselt-Genk-Maasmechelen, dient gerealiseerd in samenhang met de vooruitgang rond het **ERC-project** ;

— ontsluiting van Noord-Limburg ;

— voor eind 1995 dient de lijn 21 Landen-Hasselt volledig op dubbelspoor te worden gebracht ;

— het inleggen van snelle piekurtreinen tussen Genk en Brussel, met opstapplaatsen uitsluitend in Genk, Hasselt en Sint-Truiden. Een snelle IC-verbinding tussen Genk en Brussel via Landen op halfuur frekwentie en zonder koppeling te Landen met treinen uit Luik.

— Aansluiting van de lijn Antwerpen-Neerpelt te Weert op het net van de **Nederlandse Spoorwegen**.

Verbeteren van de relatie West-Limburg met Antwerpen door de lijn Hasselt-Mol te laten aansluiten op de lijn 15 Neerpelt-Mol-Antwerpen. Gelet op de steeds groeiende files op de as Leuven-Brussel dient tegen 1995 werk te worden gemaakt van een voorstedelijke dienstverlening in deze sector.

### 5.3. Goederenvervoer

Naast de verbetering van de positie van de spoorwegen in het reizigersverkeer moet ook de rol in het goederentransport worden versterkt. De Vlaamse Zeehavens en industriegebieden hebben een evident belang bij degelijke uitbouw van de nationale en internationale- achterlandverbindingen per spoor. Hier dient tevens opgemerkt te worden dat de NMBS een meer dynamische aanpak van de markt van het goederenvervoer dient te doen, wil zij een groter marktaandeel realiseren.

De lokalisering van de hoofdassen in België moet echter gebeuren op basis van de meest gunstige opbrengst/kostenverhouding.

In dit verband wijst de Executieve op het snel toenemend belang van de havengebonden industriële activiteiten op Antwerpen L.O. en de gebrekkige treinaansluitingen.

De Executieve verwijst hier terug naar het belang van een spoorwegtunnel onder de Schelde en op de te voorziene aftakking naar het industriegebied op de Linkeroever.

De concentratie via Montzen van alle relaties met Duitsland, waarvan het zwaartepunt zich thans opnieuw verlegt naar het Noord-Oosten, voert voor Antwerpen een belangrijke routeverlenging in tussen -Antwerpen en dit Duits hinterland, ook bediend via de havens Rotterdam, Hamburg en Bremen.

De route van de IJzeren Rijn dient gemoderniseerd te worden. Ofschoon de beslissing hiervan op Europees niveau moet getroffen worden, vraagt de VE dat de Nationale Overheid dit dossier resoluut in Europese context verdedigt. De Vlaamse Executieve verwerpt daarom ook dat, vooraleer hierover duidelijke beslissingen genomen zijn de NMBS alternatieve investeringsbeslissingen zou nemen, die de toekomst van de IJzeren Rijn-route zouden hypothekeerem.

De volledige transit as Calais-Duinkerke -De Panne-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied zal niet alleen de snelste en meest economische verbinding zijn, doch zal ook nieuwe perspectieven openen naar Oost-Europa toe. Deze modernisering zal ook voor het personenvervoer de noodzakelijke aansluiting mogelijk maken van de lijn Antwerpen-Lier-Neerpelt via Hamont en Weert op het Nederlandse spoorwegennet.

In functie van de aansluiting van de haven van Zeebrugge op het industriegebied van Duinkerken is de ontsluiting van de grensovergang te Adinkerke prioritair.

De Executieve vraagt tevens de modernisering van het rangeerstation te Merelbeke.

#### VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Executieve beslist :

1. dit advies over te maken aan de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen,
2. dat de Vlaamse Executieve zijn bezorgdheid uitdrukt in verband met de verdeling van de investeringen en de verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening over de Gewesten. Deze verdeling dient gekoppeld te zijn aan de werkelijke vervoersbehoeften van de bevolking en mag geenszins in het gedrang komen door communautaire aspecten en een daarvoor onevenredige toekenning van kredieten aan het Waalse Gewest.
3. machtigt de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer om de terugkoppeling van STAR 21 naar het Verkeers- en Vervoersplan Vlaanderen, te bespreken met de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen.



4. De Vlaamse Executieve staat erop de concretisering van haar beleidsprioriteiten in het tienjarenplan van de NMBS te evalueren. Teneinde haar advies hierover te geven vraagt zij de nationale Minister van Verkeerswezen om haar het voorstel van **tienjarenplan** over te maken.

***De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,***

J. SAUWENS

---



BIJLAGE 7

Advies van de Vlaamse Executieve van 27 maart 1991  
over het tienjarenprogramma van de NMBS

## Nota aan de Vlaamse Executieve

Betreft : Vraag van de Heer J.L. Dehaene, Vice-eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, om advies van de Vlaamse Executieve in verband met het tienjarenplan 1991-2000 voor de spoorweginvesteringen.

## Situering

In zijn brief van 22 februari 1991 vroeg de Heer J.L. Dehaene, Vice-eerste Minister en Minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen, om advies van de Vlaamse Executieve in verband met het tienjarenplan 1991-2000 voor de spoorweginvesteringen.

Dit tienjarenplan is een deel van de concrete uitwerking van het plan STAR 21 van de NMBS, waarover de Vlaamse Executieve haar advies uitbracht op 6 juni 1990. (VE/90/06.06/DOC.503). Daarnaast mag echter het belang van de treinbediening zelf niet uit het oog verloren worden. Het tienjarenplan is slechts een van de middelen om de echte doelstellingen betere en meer comfortabele reizigersverbindingen vooral in het binnenlandse verkeer en een performant goederenvervoer, te realiseren.

In de beslissing van de Vlaamse Executieve ivm Het plan STAR 21 (VE/PV/1990/22 – punt 34) werd de Voorzitter gelast de Minister van Verkeerswezen te verzoeken het tienjarenplan van de NMBS aan de Vlaamse Executieve over te maken, ten einde de concretisering van haar beleidsprioriteiten in het tienjarenplan te kunnen evalueren en haar advies over dit tienjarenplan te formuleren.

In de beslissing van de Ministerraad van 29 juni 1990 werd toelating gegeven aan de Minister van Verkeerswezen om een investeringsplan op te stellen en met de Gewest-executieven te onderhandelen op basis van 15 miljard frank per jaar (in constante franken 1991) aan nieuwe verbintenissen vanaf 1991.

Voorafgaand aan de officiële vraag om advies werd een afvaardiging van de Vlaamse Executieve tijdens de maand december uitgenodigd op twee informatievergaderingen ivm dit plan.

Dit tienjarenplan werd voorgelegd aan de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen. De Vlaamse Executieve wenst hierbij aan te geven dat zij alle hoofdaccenten, die in dit advies werden verstrekt, integraal onderschrijft.

## Financiële omvang en regionale verdeling

De verwezenlijking van het plan STAR 21 vergt gedurende de 10 volgende jaren een gemiddelde jaarlijkse investering van 23,5 tot 25,5 miljard frank.

Daartegenover staat in het nu voorgelegde tienjarenplan een gemiddelde jaarlijkse inspanning van 15 tot 16 miljard frank. in 1991-1992 en 18 miljard in de periode 1993-2000.

Het plan is opgemaakt op basis van volgende maximale uitgaven voor het Ministerie voor Verkeer en Infrastructuur :

- 11 miljard fr. voor 1991
- 13 miljard fr. voor 1992
- 15 miljard fr. voor 1993 tot en met 2000

Deze bedragen stemmen overeen met de beslissing van de Ministerraad van 29 juni 1990, waarnaar de Minister van Verkeerswezen verwijst in zijn brief van 22 februari 1991, waarbij machtiging werd verleend om een investeringsplan op te stellen en met de Gewest-executieven te onderhandelen op basis van 15 miljard frank per jaar aan nieuwe verbintenissen vanaf 1991.

In diezelfde beslissing staan de uitdrukkelijke voorwaarden vermeld dat deze onderhandelingen gelijktijdig zullen gevoerd worden met deze ivm de SST en dat de traditionele regionale evenwichten dienen eerbiedigd te worden.

De vorige bedragen worden aangevuld met :

- 2,5 miljard frank per jaar op eigen fondsen van de NMBS.
- de investeringen ten laste van derden. (voornamelijk de afschaffing van overwegen met tussenkomst van de wegbeheerder)
- het effect van vroegere financiële schijven.

Dit leidt samengevat tot volgend financieringsplan voor de komende tien jaar (te beschouwen als een door de regering vastgesteld maximum), exclusief de SST op eigen NMBS kredieten :

in miljard fr. waarde 1991

| '91  | '92  | '93  | '94 | '95 | '96  | '97  | '98  | '99  | 2000 | Totaal |
|------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|--------|
| 14,8 | 16,4 | 18,4 | 18  | 18  | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 17,9 | 175,2  |

Deze bedragen omvatten tevens het deel van de SST investeringen die toegewezen werden aan het binnenlandse verkeer, zoals bepaald in het SST dossier goedgekeurd door de Ministerraad op 26 januari 1990.

De loutere SST investeringen ( 69 miljard fr. infrastructuur en en 15,1 miljard fr. rollend materieel) maken geen deel uit van het programma aangezien deze door de NMBS zelf worden gedragen.

Infrastructuur SST :

| '91 | '92 | '93  | '94  | '95  | '96  | '97  | '98  | '99  | 2000 | Totaal |
|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| 4,3 | 8,9 | 11,8 | 14,5 | 29,5 | 29,5 | 29,5 | 29,5 | 29,5 | 29,5 | 68,97  |

Bondige evaluatie van de beleidsprioriteiten van de Vlaamse Executieve in het tien-jarenplan.

In haar advies ivm STAR 21 vond de Vlaamse Executieve ondervermelde acties belangrijk. Telkens wordt vermeld voor welke planningsperiode zij voorzien zijn en wat de geraamde kostprijs ervan is.

advies Vlaamse Executieve STAR 21

Tienjarenplan NMBS

A) Personenvervoer :

- |                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) De zo spoedig mogelijke uitbouw van de Vlaamse dwarsas op de relatie Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen op IC+ niveau en in elk geval voor 2000.                             | niet opgenomen                                                                                                                              |
| 2) In het kader van deze Vlaamse dwarsas dienden dringend studies aangevat met het oog op de bouw van een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde met aansluiting op de nieuwe noord-zuid tunnel tbv de SST | niet opgenomen                                                                                                                              |
| 3) Elektrificatie van de lijn Deinze-Adinkerke in combinatie met de doortrekking van de kusttramlijn door de VVM van De Panne tot Adinkerke.                                                               | 1991-1994<br>1234 miljoen frank                                                                                                             |
| 4) Verhogen van de snelheid op de lijn Oostende-Brussel tot 200 km/u voor 1995.                                                                                                                            | 1995-2000<br>voor 750 miljoen frank<br>2000-2005<br>voor 750 miljoen frank<br><br>Brussel-Brugge<br>220 km/u<br>Brugge-Oostende<br>160 km/u |
| 5) Voor eind 1993 aanleggen van de aansluitingsbocht tussen de lijnen 35 en 36 met het oog op een directe treinverbinding Limburg-Brussel                                                                  | 1994-1995<br>voor 250 miljoen frank                                                                                                         |
| 6) De ontsluiting van het Maasland via een verbinding Hasselt-Genk-Maasmechelen in combinatie met het ERC project.                                                                                         | Studie in het kader van het ERC. Uitvoering verbonden aan deze kant van het ERC.                                                            |
| 7) Voor einde 1995 het op dubbelspoor brengen van volledige lijn Landen-Hasselt.                                                                                                                           | 1994-1996 Landen-St.-Truiden :<br>700 miljoen frank<br>2000- ? St. Truiden-Alken :<br>700 miljoen frank                                     |

- |                                                                                                                                                      |                                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8) Rechtstreekse verbinding Kortrijk-Gent-Brussel in functie van de aansluiting op de SST                                                            | niet opgenomen                                                                                                                               |
| 9) Rechtstreekse aansluiting van West- en Oost-Vlaanderen op de SST te Rijsel via de lijnen Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel en Gent-Kortrijk-Rijsel. | In aansluiting met de SNCF<br>Dit project wordt door de regering gekoppeld aan de uitvoering van een rechtstreekse verbinding Doornik-Rijsel |
| 10) Heropening van de lijn Dendermonde-Boom en Boom-Puurs                                                                                            | Dendermonde-Puurs niet voorzien. Boom-Puurs afhankelijk van de heraanleg van de kanaalbrug te Willebroek.<br>(100 miljoen frank)             |
| 11) Ontsluiting van Noord-Limburg.                                                                                                                   | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 12) Verbetering van de infrastructuur en het materieel op de diesellijnen Eeklo-Gent-Ronse en Gent-Geraardsbergen.                                   | schijnt voorwerp uit te maken van het klassieke vernieuwingsproces                                                                           |
| 13) Verbeteren van de relatie West-Limburg met Antwerpen door de lijn Hasselt-Mol te laten aansluiten op de lijn 15 Neerpelt-Mol-Antwerpen.          | niet opgenomen                                                                                                                               |
| 14) Voorstedelijke bediening van Brussel vanuit de sector Leuven                                                                                     | 1993-1997 nieuwe verbinding Schuman-Schaarbeek<br>1991-1998 verhoging van de capaciteit op het lijnvak Leuven-Brussel                        |
| 15) Aansluiten van de lijn Antwerpen-Neerpelt te Weert op het net van de Nederlandse Spoorwegen. (zie ook Vlaamse goederenas)                        | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 16) Een snelle IC verbinding tussen Genk en Brussel via Landen op halfuurfrequentie en zonder koppeling te Landen met treinen uit Luik.              | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 17) Het inleggen van snelle piekurtreinen tussen Genk en Brussel met opstapplaatsen uitsluitend in Genk, Hasselt en Sint-Truiden.                    | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 18) Voorstadsbediening van Antwerpen en Gent.                                                                                                        | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 19) Stations modernisering (nationaal)                                                                                                               | 1991-2000<br>tbv 6722 miljoen frank<br><br>2001-2020<br>tbv 6000 miljoen frank                                                               |
| B) Goederenvervoer :                                                                                                                                 |                                                                                                                                              |
| 1) Uitbouw van een Vlaamse goederenas van Calais via Duinkerke-De Panne-Antwerpen-Neerpelt-Weert naar het Ruhrgebied.                                | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 2) Betera bediening van Antwerpen L.O. via een nieuwe Scheldetunnel (zie ook reizigersvervoer).                                                      | Niet opgenomen                                                                                                                               |
| 3) Modernisering van het rangeerstation te Merelbeke.                                                                                                | Globaal programma onderhoud rangeerstations na 2000.                                                                                         |

Opvallend is hier dat de twee strategisch meest belangrijke opties voor de Vlaamse Executieve, namelijk de uitbouw van een Vlaamse goederenas van Calais over Antwerpen naar het Ruhrgebied en een Vlaamse **dwarsas** voor het reizigersverkeer van Rijsel via Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht naar Aken en Keulen niet zijn opgenomen in het programma.

Een aantal andere concrete verbeteringen, zoals verhoging van de snelheid en verhoging van de potentiële capaciteit op bestaande assen, werden niet expliciet gevraagd in het advies van de Vlaamse Executieve doch zijn wel voorzien in de planning.

Verder voorzien in tienjarenplan NMBS

A) Reizigersverkeer

|                                                                              |               |               |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| Brussel-Lembeek (SST)                                                        | 1991-1998 tbv | 2268 miljoen  |
| Schaarbeek-Leuven 4 sporen (SST)                                             | 1991-1998 tbv | 2552 miljoen  |
| Station en tunnel in Antwerpen (SST)                                         | 1991-1998 tbv | 7485 miljoen  |
| Brussel Zuid-vert. St-Katharina Lombeek                                      | 1998-2000 tbv | 750 miljoen   |
| 3 <sup>o</sup> spoor                                                         | 2001-2003 tbv | 750 miljoen   |
| Toegang vanuit <b>Jette</b> naar Brussel                                     | 2000 tbv      | 50 miljoen    |
| (bijkomende sporen)                                                          | 2001-2005 tbv | 1350 miljoen  |
| Brugge-Gent, verbeteren inrit St-Pietersstation                              | 1991-1993 tbv | 149 miljoen   |
| Brugge-Gent 3 <sup>o</sup> spoor, verbeteren regelmaat                       | 1991-1997 tbv | 1800 miljoen  |
| Brugge-Gent 4 <sup>o</sup> spoor, noodzakelijk voor sneltreinen tot 200 km/u | 2001-2005 tbv | 1600 miljoen  |
| Schaarbeek-Berchem 160 km/u (SST)                                            | 1991-1998 tbv | 3176 miljoen  |
| Mol-Hasselt 120 km/u                                                         | 1991-1995 tbv | 187 miljoen   |
| De Pinte-Oudenaarde 120 km/u                                                 | 1991-1995 tbv | 200 miljoen   |
| Bediening luchthaven Zaventem                                                | 1991-1995 tbv | 2178 miljoen  |
| Modernisering van de grote assen (nationaal)                                 | 1991-2000 tbv | 17956 miljoen |
| Modernisering van de grote spoorwegknooppunten (nationaal)                   | 1991-2000 tbv | 8268 miljoen  |
| Modernisering van de secundaire assen (nationaal)                            | 1991-2000 tbv | 10055 miljoen |

B) Goederenverkeer

|                                                                 |               |              |
|-----------------------------------------------------------------|---------------|--------------|
| Zeebrugge-Brugge-Gent                                           | 1991-1996 tbv | 1300 miljoen |
| Mortsel-Lier-vert. Nazareth                                     | 1998-2000 tbv | 575 miljoen  |
|                                                                 | 2001-2006 tbv | 4925 miljoen |
| Lier-Aarschot                                                   | 1997-2000 tbv | 400 miljoen  |
|                                                                 | 2011-2020 tbv | 2300 miljoen |
| Uitrusting en modernisering van het industriële net (nationaal) | 1991-2000 tbv | 9174 miljoen |

Bespreking :

De Executieve betreft dat dit plan voornamelijk een infrastructuurplan is dat niet kadert in een nieuw exploitatieplan. Derhalve kan dan ook geen evaluatie gemaakt worden van het effect van de voorgestelde projecten op de vervoersstromen en van hun effect op de exploitatierekening van de NMBS.

Bij een normale gang van zaken wordt op basis van een behoeftenonderzoek een nieuw aanbod ontwikkeld. In functie van dit nieuwe aanbod wordt dan de benodigde infrastructuur ontworpen. Hier betreft het blijkbaar, voor wat Vlaanderen betreft in elk geval, een **uncoherente** verzameling infrastructuurprojecten, die geen blijk geven van een strategische visie voor het spoorverkeer in Vlaanderen in het Europa van morgen.

De Vlaamse Executieve kan dit investeringsplan niet aanvaarden omwille van de onevenwichtige uitbouw van de infrastructuur in de gewesten.

De onevenwichtige uitbouw van de strategische assen voor goederen- en reizigersvervoer

a) reizigersvervoer

In Wallonië wordt zwaar de klemtoon gelegd op de uitbouw van de Waalse dwarsas met een rechtstreekse aansluiting op het SST-net te Rijsel en met de doortrekking van SST treinen tot Namen, op de snelheidsverhoging op korte termijn op de as Brussel-Luxemburg en op de inzet van kantelbaktreinen op deze verbinding. De inzet van dergelijke nieuwe voertuigen in Wallonië zal eveneens zorgen voor een onevenwicht in de investeringen op het vlak van het rollend materieel.

Daartegenover ontbreekt elk spoor van de uitbouw van de Vlaamse dwarsas Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen-Hasselt-Maastricht-Aken-Keulen.

Ook ontbreken nog de zo belangrijke rechtstreekse verbindingen vanuit Oost- en West-Vlaanderen met de SST te Rijsel. Het betrokken aantal grensoverschrijdende reizigers is op deze verbindingen nochtans meer dan een orde van grootte groter dan het aantal afkomstig uit West-Wallonië. De gelijktijdige uitbouw van rechtstreekse aansluitingen met de SST te Rijsel vanuit Gent-Kortrijk en vanuit Oostende-Brugge-Kortrijk met deze vanuit Doornik is een absolute voorwaarde voor de Vlaamse Executieve. Door een zeer recente beslissing van het kernkabinet wordt dit project gekoppeld aan de realisatie van een rechtstreekse verbinding Doornik-Rijsel. Dit is momenteel in onderhandeling met de SNCF.

De snelheidsverhoging op de as Oostende-Brugge-Gent-Brussel zal slechts tegen 2005 gerealiseerd zijn niettegenstaande de belangrijkheid van de vervoerde reizigersstromen.

b) goederenvervoer

In dit tienjarenplan komt nog sterker de strategie van Wallonië tot uiting om alle goederentransporten zo veel mogelijk via Waals grondgebied te laten lopen met gebruikmaking van Waalse grensovergangen. De zeer hoge bedragen die verder hierin geïnvesteerd worden vormen een definitieve hypotheek op de uitbouw van een rechtstreekse goederenas op Vlaams grondgebied, die de havens verbindt met de kanaaltunnel te Calais en met het Ruhrgebied. Deze Vlaamse goederenas, van levensbelang voor de Vlaamse havens, is niet alleen de meest rechtstreekse maar ook de meest economische verbinding tussen Groot-Brittannië, het Ruhrgebied en de oostblok landen. In het tienjarenplan wordt de betekenis van dergelijke as volledig genegeerd, hetgeen onduidelijk is.

De onevenwichtige verdeling van de investeringen tussen de gewesten

In de beslissing van de Ministerraad van 29 juni 1990, waarbij machtiging werd verleend om een investeringsplan op te stellen en met de Gewestexecutieven te onderhandelen op basis van 15 miljard frank per jaar aan nieuwe verbintenissen vanaf 1991, wordt uitdrukkelijk vermeld dat deze onderhandelingen gelijktijdig zullen gevoerd worden met deze ivm de SST en dat de traditionele regionale evenwichten dienen eerbiedigd te worden.

Deze traditionele regionale evenwichten komen in het tienjarenplan neer op een verdeling van 62,38 % voor Vlaanderen en 37,62 % voor Wallonië over de periode 1991-2000.

De wijze waarop deze verdeling werd bereikt is op zijn minst eigenaardig te noemen.

Zo meent de Vlaamse Executieve dat een toepassing van het territorialiteitsprincipe voor de investeringen niet te verdedigen is en dient gecorrigeerd te worden in functie van de reizigersstromen, waarop de investeringen gericht zijn.

Langs Vlaamse zijde wordt voor ongeveer 15 miljard frank SST-investeringen aangerekend op het binnenlandse luik, terwijl voor Wallonië de SST volledig buiten de regionale verdeling wordt gehouden, niettegenstaande medegebruik door binnenlandse treinen. Dit geeft natuurlijk een vertekenend beeld van de investering die gebeurt voor beide gewesten.

Bij herberekening van de verdeelsleutel op basis van de totale investeringen, tienjarenplan en de SST-investeringen op eigen budget NMBS wordt de werkelijke verdeling



53,3 % voor Vlaanderen en 46,7 % voor Wallonië. Deze verdeling varieert volgens de planperiodes en wordt zelfs 49,2 %- 50,8 % in de periode 1991-1994, hetgeen betekent dat de grootste prioriteiten in Wallonië liggen.

De Vlaamse Executieve kan deze verdeling niet aanvaarden en eist een groter aandeel in de investeringen.

Hierbij komt nog dat aan de prioriteiten voor infrastructuur in Wallonië engagementen verbonden zijn inzake exploitatie en inzet van rollend materieel, waardoor eveneens een onevenwicht op het vlak van materieel en personeelsbezetting kan verwacht worden.

Bij toepassing van de oorspronkelijke verdeelsleutel (62,38/37,62) voor de beide deelperiodes neemt het regionaal aandeel van Vlaanderen toe met 9,2 miljard frank voor 1991-1994 en met 4,2 miljard frank voor 1995-2000.

Prioriteiten van de Vlaamse Executieve voor het tienjarenplan :

Rekening houdende met het bovenstaande standpunt ivm de regionale verdeling van de investeringen en met het vroeger uitgebrachte advies op het plan STAR 21 stelt de Vlaamse Executieve, binnen het pakket dat Vlaanderen ten goede moet komen, de volgende prioriteiten, zoals ook aangeduid door het advies van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen, voorop :

1. De uitbouw van de Vlaamse goederenas.
2. De aanleg van een nieuwe scheldetunnel voor het goederenvervoer in de Antwerpse havenzone.
3. De uitbouw van de Vlaamse dwarslijn voor reizigersvervoer.
4. De realisatie van de SST-verbindingen volgens het voorziene tijdsschema. Deze aanleg van SST-verbindingen wordt evenwel geconditioneerd door het gebruik van milieuvriendelijke oplossingen (bvb. Lembeek, Kapellen, Herent, . . .)
5. De voorziene investeringen op de lijn Oostende-Brugge-Brussel moeten volledig uitgevoerd worden in de planperiode 1991-2000.
6. Substantiële verbetering van de verbinding tussen Limburg en Brussel
7. De aanleg van een nieuwe verbinding Schumann-Schaarbeek.
8. Versnelde verbetering van de stationsinfrastructuur.
9. Starten met de aanpassingen aan de vormingsstations vanaf 1995.

Voorstel van Beslissing

1) De Vlaamse Executieve verleent negatief advies over het tienjarenplan 1991-2000 voor de spoorweginvesteringen omwille van het ontbreken van de uitbouw van de strategische assen voor reizigers- en goederenverkeer in Vlaanderen en de onevenwichtige verdeling van de investeringen tussen de gewesten.

2) De Vlaamse Executieve machtigt de Voorzitter om dit advies over te maken aan de Minister van Verkeerswezen.

3) De Vlaamse Executieve machtigt de Voorzitter en de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer om over dit tienjarenplan overleg te plegen met de Minister van Verkeerswezen op basis van dit advies.

4) De Vlaamse Executieve wenst haar advies uit te brengen ivm de verdere uitbouw van de exploitatie in het kader van STAR 21.

***De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,***

J. SAUWENS

---