

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



Zitting 2008-2009

28 oktober 2008

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2008-2009

ingediend door mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

INHOUD

	Blz.
Inleiding.....	5
1. Openbare werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem.....	6
1.1. Investeren in wegen	6
1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet.....	6
1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen.....	10
1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur	12
1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten.....	13
1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer	19
1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding.....	21
1.2. Investeren in waterwegen	22
1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwaterwegennet.....	22
1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen.....	24
1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur	26
1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg	28
1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven.....	33
1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken.....	33
1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten.....	37
1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg	39
1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken.....	47
1.3.5. Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten.....	49
1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement	50
1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur	57
1.3.8. Monitoren van de verkeersveiligheid.....	58
2. Openbare werken: luchthavens, investeren in economische poorten en knooppunten	59
2.1. Luchthavens.....	59
2.1.1. Projecten.....	59
3. Openbare werken: de multifunctionele benadering	65
3.1. De weg multifunctioneel benaderd.....	65
3.1.1. Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren	65
3.2. De Waterweg multifunctioneel benaderd	69
3.2.1. Strategische doelstellingen	69
3.2.2. Operationele doelstelling.....	72
3.2.3. Projecten.....	72

Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar	85
Bijlage 2: Moties en resoluties	90
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten	98
Bijlage 4: Overzicht geplande en bestaande regelgeving.....	100
Bijlage 5: Aanvullend overzicht van realisaties 2008	104
Lijst met gebruikte afkortingen.....	122

Inleiding

Uitwerking gevend aan de bepalingen van het reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74) en aan het samenwerkingsprotocol tussen het Vlaams Parlement en de Vlaamse Regering dat op 16 juni 2000 werd goedgekeurd, bevat deze beleidsbrief de volgende onderdelen:

- Een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2008 en de vooruitzichten voor 2009.
- Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar. Waar er een verband is met Actie In Vlaanderen, wordt dit expliciet aangeduid.
- Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan de resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.
- Een overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreetgeving.
- Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of de aanpassingen aan de bestaande regelgeving.

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2008 en vooruitzichten voor 2009

1. Openbare werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem

1.1. Investeren in wegen

1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet

Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn 25 missing links opgesomd. Deze legislatuur werd een missing link volledig weggewerkt op het terrein, namelijk het verbeteren van de aansluitingen op de A10 (Brussel – Oostende) te Jabbeke. Momenteel zijn ook drie volgende missing links in uitvoering: ten eerste het project ‘Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem’, ten tweede de werken aan de N31 Brugge-Zeebrugge met concreet het kruispunt Koningin Astridlaan en ten derde de verkeerswisselaar in Lummen. Verschillende andere projecten zijn in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Zoals ook blijkt uit de planning voor 2009 (cf. infra), wordt aan meerdere overige missing links verder gewerkt, in die mate dat de aanbesteding en uitvoering op korte termijn in het vooruitzicht kunnen worden gesteld.

Realisaties 2008

In bijlage 5 kan u zowel een overzicht vinden van de acties die met het oog op de realisatie van deze missing links in 2008 werden uitgevoerd alsook een overzicht van de missing links waarvoor in de loop van 2008 studies werden opgestart of uitgevoerd.

De belangrijkste stappen in de missing links dossiers voor dit jaar waren:

- de beslissing van de Vlaamse Regering over het tracé voor de Noord Zuidverbinding in de Kempen (VR 2008/1007/DOC.0689BIS), met daaropvolgend de oproep tot kandidatuurstelling in het kader van Via Invest. In de beslissing van de Vlaamse Regering wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de toekomstige functie van het veralten wegvak en het flankeren milieu en natuurbeleid. Zo bevat de beslissing concrete afspraken met betrekking tot te nemen maatregelen op het vlak van milieu en natuur en de landschappelijke inpassing van de Noord Zuidverbinding.
- De afspraken van de Vlaamse Regering over het tracé voor de Noord Zuidverbinding Limburg. Ook voor deze Noord Zuidverbinding werden concrete afspraken gemaakt met betrekking tot de uitvoering van het flankerend programma zoals in de MER beschreven, het samengaan met de bestaande en geplande openbaar vervoersinitiatieven en de aandacht die dient te gaan naar het verdere overleg met de betrokken partijen voor de uitwerking van de verbinding.
- De opstart van de project MER voor de Ax wegverbinding en de opname van de Ax in het RUP voor de afbakening van de zeehaven Zeebrugge
- De opstart van plan MER voor de omvorming van de R0 te Brussel in het kader van het START project.
- Het afronden van de plan MER studie voor de A19 verbinding Ieper Veurne

Te realiseren 2009

Voor de missing links worden in 2009 volgende stappen gepland:

- De publiek-private samenwerking (PPS) constructies
 - o N19 – Noord Zuidverbinding Kempen: N19 – Noord Zuidverbinding Kempen: de oproep tot kandidaatstelling werd gelanceerd in augustus 2008. Men verwacht de onderhandelingen met kandidaatconsortia af te ronden tegen eind 2009. Nadien kunnen dan de eigenlijke infrastructuur werken starten na het bekomen van de nodige vergunningen.
 - o . R4 – Aanleg van de R4 Zuid: De project-MER voor de R4-Zuid wordt afgewerkt en de goedkeuring is voorzien voor januari 2009. Eind 2008 zal de vooraankondiging gebeuren. De DBM-aankondiging is gepland voor begin 2009 alsook de oproep tot kandidaatstelling. De vermoedelijke start van de constructie (na financial close) zal voor medio 2010 zijn. De duur van de constructie zelf wordt geschat op een 3-tal jaar.
 - o AX (A11): De project-MER, die medio 2008 opgestart is, zal in het voorjaar van 2009 afgerond worden. Het bestek kan opgemaakt worden en een oproep tot kandidaten kan gelanceerd worden in de tweede helft van 2009. De vermoedelijke start van de constructie (na financial close) zal voor eind 2011-begin 2012 zijn. De duur van de constructie zelf wordt geschat op ca. 3 jaar.
 - o N74 - Noord-Zuidverbinding Limburg: de nodige procedures in het kader van project-MER, ruimtelijk uitvoeringsplan en PAC dienen ook hier nog doorlopen te worden. In de tweede helft van 2009 kan het DBFM-dossier op de markt gebracht worden. De vermoedelijke start van de constructie (na financial close) zal voor 2011 zijn. De duur van de constructie zelf wordt geschat op 2 à 3 jaar.
 - o N60 – Omleiding te Ronse. Gezien de nieuwe plan-MER regelgeving is in 2008 een plan-MER procedure opgestart. Daarna dient in 2009 de project-MER nog opgestart te worden. De planning is om medio 2009 een oproep aan kandidaten voor deelname aan de PPS investering te lanceren.
- Verkeerswisselaar Lummen: de wisselaar wordt ongelijkvloers en conflictvrij uitgewerkt. De werken gaan verder met de aanleg van de bruggen, de grondwerken en de eerste nieuwe wegnis. De volgende fasen van het complex te Lummen worden gezamenlijk aanbesteed in het najaar 2008. De clustering van deze aanbestedingen zal gefinancierd worden met de reguliere investeringskredieten op het VIF 73.11.
- Voor de N8 Ieper Veurne wordt de studie van de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne verder uitgewerkt en zal de eerste fase, namelijk vak A18-Boerenstraat worden aanbesteed.
- Ombouw van de N49 Westkapelle - Zelzate tot autosnelweg op het grondgebied West-Vlaanderen: uitvoering van de eerste fase door aanleg van parallelwegen. De N49 Kruisstraat zal aanbesteed worden in het najaar 2008.

Optimaal benutten van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer

Verkeerscentrum

De investeringen in de uitbouw van moderne telematica gaan verder met het oog op ongevalpreventie en het optimaliseren van de capaciteit van de hoofdtransportnetten. De agglomeratie Antwerpen werd grotendeels uitgerust met verkeerstelematica, welke wordt aangestuurd vanuit het Verkeerscentrum Antwerpen.

Realisaties 2008

De E313 zal in 2008 vanaf Geel in de richting van Antwerpen uitgerust zijn met monitoring- en sturingssystemen voor het dynamische verkeersmanagement op deze as. In een eerste fase bestaat deze uitrusting uit 20-tal rijstrooksignalisatie portalen, 40 meet- en detectiestations. Daarnaast wordt het

volledige wegsegment maximaal afgedekt met AID-camera's (Automatische Incident Detectie) en wordt kort voor elk op- en afritten complex een vrij programmeerbaar dynamisch bord geplaatst.

In 2008 wordt onderzocht in hoeverre een samenwerking mogelijk is met andere openbare actoren wat betreft de organisatie van het verkeersbeheer in de regio Antwerpen. Hierbij worden tevens de opportuniteiten rond een verdere samenwerking tussen Verkeerscentrum met onder meer De Lijn en NMBS afgetoetst. 2 dynamische borden die zijn verbonden met de Park & Ride parkings in de regio Antwerpen werden in 2008 in dienst genomen.

In 2008 werd een belangrijke stap gezet in de verdere uitbouw van het Dynamisch Verkeersbeheer in Vlaanderen.

Door het Verkeerscentrum werd de beleidsnota "Uitbouw van Dynamisch Verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet" voorgesteld. Voor het realiseren van de nodige infrastructuur wordt onderzocht hoe deze kan worden gefinancierd – al dan niet via een alternatieve financiering- en wordt afgetoetst in hoeverre innovatief aanbesteden hiertoe kan worden angewend. Deze oefening zal worden verdergezet in 2009.

Centraal in de ontwikkeling van het Dynamisch Verkeersbeheer staat de verdere uitbouw van het Vlaams Verkeerscentrum. Op 16 juli 2008 heeft de Vlaamse Regering de goedkeuring gegeven aan het opstarten van een operationele eenheid van het Vlaams Verkeerscentrum voor de regio Gent. Hierbij ligt de focus op zowel het realiseren van telematica-infrastructuur op de weg, evenals het investeren in een controlezaal van waaruit de verkeersafwikkeling wordt opgevolgd en variabele signalisatie wordt aangestuurd. Bij deze realisaties wordt erover gewaakt dat dit in synergie gebeurt met de controlezaal van het Verkeerscentrum voor de regio Antwerpen. Voor de eerste fase van de investeringen worden in 2008 alvast een eerste luik van 6 miljoen euro vrijgemaakt.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie werd gestart met de uitbouw van het regionale verkeerscentrum te Gent (TCC Gent) voor het operationele verkeerbeheer. De nodige middelen werden voorzien voor het uitrusten van een operatorzaal van waaruit in de toekomst – na verdere investering in de nodige telematicasystemen langs de weg - de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent zal worden opgevolgd en de variabele signalisatie zal worden aangestuurd.

Om de hinder die veroorzaakt wordt door mobiele werkzaamheden op autosnelwegen tot een minimum te herleiden, werd een methodiek van 'toegelaten tijdsvensters' ingevoerd. Deze bepalen dat aannemers alleen nog werkzaamheden kunnen uitvoeren in de meer verkeersluwe periodes.

Het Verkeerscentrum neemt deel aan het EU-project i-Travel waarin de toepassingsmogelijkheden van multimodale reisinformatie worden onderzocht.

Om de kwaliteit van haar dienstverlening verder te optimaliseren heeft het Verkeerscentrum via haar website een eerste tevredenheidsbevraging georganiseerd onder de vorm van een enquête waaraan ruim 3200 respondenten hebben deelgenomen. Hieruit bleek dat zowel de website als Spitsmail een belangrijke rol als pre-trip verkeersinformatiekanalen vervullen. Hieruit bleek dat zowel de website als Spitsmail een belangrijke rol als pre-trip verkeersinformatiekanalen vervullen. Spitsmail is de gratis e-mail service van het Vlaams Verkeerscentrum. Na inschrijving op de website ontvangt men verkeersinformatie op maat en op het gewenste tijdstip. Het doel is een goede informatie en het vlot bereiken van de gewenste bestemming. Dit is uitgebreid met de website www.filebeeld.be. Met deze website is het mogelijk een kaart van de Vlaamse hoofdwegen met daarop de markeringen van meldingen op het scherm van de GSM te ontvangen.

Te realiseren in 2009

Met de stad Antwerpen, de Lokale Politie Antwerpen en de Federale Politie worden verdere contacten gelegd om te komen tot een integraal verkeersbeheer op het hoofdwegennet in het stedelijke gebied Antwerpen. Dit gebeurt in het kader van enerzijds een globale aanpak van de mobiliteitsproblemen en anderzijds van een nieuwe huisvesting voor het Verkeerscentrum Antwerpen.

Het Verkeerscentrum Antwerpen en de Permanente Wachtdienst, inclusief de Tunnelbewaking, van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen zullen, in overleg met de collega bevoegd voor Mobiliteit, degelijk worden gehuisvest.

Het Verkeerscentrum en Mobiris, het verkeerscentrum van het Brussels Gewest, wisselen op operationeel niveau systematisch verkeersinfo met regiooverschrijdende impact uit zodat beide verkeerscentra coherente verkeersinformatie aan de weggebruikers kunnen geven.

Wellicht is bijkomende winst uit een globalere aansturing in grotere (stedelijke) gebieden te halen. De verkenning in hoeverre de nieuwe generatie van aansturingsmethodieken kunnen beantwoorden aan de gestelde verwachtingen dient middels proefopstellingen en evaluaties in 2009 uitgewerkt te worden.

Het uitbouwen van de nodige telematica-infrastructuur voor de Gense regio wordt geraamd op een totale investering van 21 miljoen euro. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringsystemen (camerabewaking, tellussen, ...) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie). Deze investeringen worden gespreid over drie jaar waarbij ook voor 2009 6 miljoen euro werd vrijgemaakt. De uitvoering is voorzien vanaf begin 2009.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie zal de uitbouw van het regionale verkeerscentrum te Gent (TCC Gent) voor het operationele verkeerbeheer geconcretiseerd worden. De nodige middelen worden voorzien voor het uitrusten van een operatorzaal van waaruit in de toekomst de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent zal worden opgevolgd en de variabele signalisatie zal worden aangestuurd.

Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten

Algemeen

Het capaciteitsverlies ten gevolge van ongevallen en andere incidenten (bvb. verloren ladingen) blijft vooral op autosnelwegen voor tijdsverlies en economische schade zorgen. Daarom wordt bij dergelijke incidenten een algemeen organisatieplan toegepast dat moet toelaten om de hinder bij incidenten snel en doeltreffend aan te pakken. Dit organisatieplan is gebaseerd op de volgende pijlers.

- Het snel opmerken, juist lokaliseren, en inschatten van de ernst van het incident.
- Het snel afhandelen van de taken van/door de hulpdiensten en van de vaststellingen ter plaatse.
- Het zo snel mogelijk verwijderen van de hindernis (beschadigde wagens, verloren ladingen, ...) en het beveiligen van de betrokken plaatsen in afwachting van het weer vrijmaken.
- Het aanbieden van alternatieve routes zolang de hinder, en de gevolgen ervan, blijven bestaan.

Naast de calamiteitenroutes zijn de FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen) systemen een uitgewerkt middel dat wordt toegepast om het capaciteitsverlies ten gevolge van incidenten te verminderen.

Realisaties 2008

Naast de voorspelbare hinder ten gevolge van wegenwerken is er ook de onvoorspelbare hinder t.g.v. ongevallen. Hiervoor werden voor alle provincies calamiteitenroutes uitgetekend tussen de op- en afritten van wegvakken van de autosnelwegen. In 2008 werden een belangrijk aantal van deze routes op het terrein aangeduid met signalisatieborden.

In 2008 werd verder gewerkt aan een standaard contract binnen FAST dat in alle provincies zal kunnen gebruikt worden, dit zowel voor de lichte als de zware voertuigen. Een werkgroep gaat na op welke manier kan worden gestreefd naar een betere en meer gestructureerde communicatie met de diensten betrokken bij ongevallen zoals het Agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum, de brandweer, de parketten, de civiele bescherming en andere betrokken actoren op het terrein. Zo moeten we er in slagen om de weg bij niet-geplande incidenten (bvb. verkeersongevallen en ladingsverlies) nog sneller vrij te maken.

Tevens werd in samenwerking met de collega bevoegd voor mobiliteit, een overleg opgestart met alle betrokken partners op het terrein voor de tussenkomst bij calamiteiten en ongevallen. Bedoeling van het overleg is tot concrete afspraken op het terrein te komen over de aanpak van ongevalssituaties.

Zie ook bijlage 5.

Te realiseren 2009

De FAST-systemen zullen tot één samenhangend geheel worden afgewerkt waarbij:

- de taken van elke betrokken actoren nauwkeuriger worden afgelijnd en omschreven;
- de te volgen procedures meer in detail uitgewerkt;
- samenwerkingsakkoorden afgesloten tussen de betrokken actoren, om de vorige punten beter te verankeren.

Overleg met de federale politie hieromtrent heeft al plaatsgevonden. In oktober 2008 is eveneens een overleg voorzien met de sector van takelbedrijven om inhoudelijke afstemming omtrent de verwachtingen te bekomen.

Het overleg over de aanpak bij incidenten op hoofdwegen worden verder gezet met het oog op het maken van concrete afspraken over de aanpak van deze incidenten op het terrein. Bedoeling is om via dit afsprakenkader te komen tot het sneller vrijmaken van de rijbaan na ongevallen.

1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten

Algemeen

Minder energieverbruik, hogere duurzaamheid, betere exploitatiemogelijkheden, verhoogde veiligheid bij ongevallen, enz. zijn belangrijke kenmerken van de nieuwste technologieën gebruikt in de elektromechanische installaties langsheen het wegennet. Deze nieuwe technologieën kunnen uiteindelijk leiden tot een veiliger en vlotter verkeer en zullen dan ook systematisch worden gebruikt om bestaande installaties te vervangen binnen de projecten van structureel onderhoud of bij de uitvoering van nieuwe projecten.

Realisaties in 2008

De nodige voorbereidingen werden getroffen rond het uitbouwen van nieuwe technologie zoals opgenomen in bijlage 5.

Het Vlaams Verkeerscentrum heeft de eerste proefprojecten opgestart rond het verstrekken van reistijdinformatie. In het kader van de onderhoudswerken aan de E17 werd voor het eerst Floathing Car Data (FCD) ingezet met een privé partner bij het berekenen van reistijden. Tijdens het project was tussentijdse bijsturing van enkele parameters nodig om de reistijdinformatie correcter weer te geven. Een evaluatie van het berekenen van de reisinformatie is voorzien.

In 2008 werden 65 nieuwe installaties met verkeerslichten geplaatst. Dat brengt het totaal aan LED installaties (Light Emitting Diode) vandaag op 260 installaties, zijnde ongeveer één zesde van de installaties op de Vlaamse gewestwegen.

Deze werden uitgerust met seinvuren met LED's. Het grote voordeel van het gebruik van seinvuren (verkeerslichten) uitgerust met LED-modules ligt in het kleiner geïnstalleerd vermogen in combinatie met een langere levensduur en een goedkoper onderhoud. In gewone verkeerslichten met gloeilampen hebben de lampen een vermogen van 60W, en de op +/-5m hoogte boven het wegdek hangende zelfs 100W. De LED-variante heeft een vermogen van slechts 8 tot 9 W: een factor 6 tot 11 verschil. Tegelijk is de lichtsterkte 5 keer groter, met een betere zichtbaarheid tot gevolg. Bovendien behouden zij het contrast. Zelfs bij rechtstreekse zonne-inval op de seinvuren blijft het ontstoken seinvuur

zeer helder zichtbaar, terwijl de niet ontstoken seinvuren zelfs geen schijn van lichtweerskaatsing geven. Het beduidend lagere vermogen zorgt voor een veel kleiner energieverbruik, wat zowel financieel als ecologisch voordelig is. Door het gebruik van LED's wordt bovendien de verkeershinder beperkt, enerzijds door de langere levensduur en anderzijds door het kleinere uitvalpercentage. De levensduur van de LED's wordt immers op ongeveer 10 jaar geschat. Dit is een groot verschil met de gloeilampen die om de 5 maanden (preventief) vervangen moeten worden. LED's worden niet preventief vervangen maar de lantaarns worden éénmaal per jaar gereinigd. Hierdoor wordt de verkeershinder door onderhoudswerkzaamheden gehalveerd en zijn de onderhoudskosten ook een stuk lager. Voor de gloeilampen mag de uitval contractueel niet meer dan 2% bedragen per vijfmaandelijke cyclus. De cijfers uit 2007 voor de actueel gebruikte lampen liggen hier beduidend lager: namelijk 1 tot 1,5%. Wat de LED's betreft, kan men uit ervaring zeggen dat de uitval 0,02 % per 6 maanden bedraagt. Als nadeel kan de grotere initiële investeringskost aangehaald worden. De initiële investeringskost voor het plaatsen van LED-lantaarns in plaats van lantaarns met gloeilampen ligt hoger. Door de veel lagere elektriciteit- en onderhoudskost, is deze meerkost echter na 5,5 jaar terugverdiend.

Voor de sturing van de verkeersstromen wordt ook aangepaste radar- en videodetectie aangewend. Daarnaast is een proefproject van een adaptief verkeersregelsysteem met coördinatie tussen zeven kruispunten opgestart in Leuven. Dit houdt enerzijds de verbinding van de verkeerslichtenregelaars op de betreffende kruispunten in. Anderzijds wordt een bijkomende aansturing geïnstalleerd en geconfigureerd. Hierdoor wordt een verbetering van de doorstroming over een langer traject bereikt.

Te realiseren 2009

Ook in 2009 zullen nieuwe verkeerslichten worden uitgerust met seinvuren of lampengeheel met LED's blijven. Tevens wordt verder onderzocht of de bestaande seinlantaarns versneld kunnen worden vervangen door LED's.

De projecten rond het digitaliseren van camerabeelden, evenals de verdere uitbouw van het basismetnet voor het optekenen van verkeersdata zullen verder worden uitgerold.

De verkeersdata bekomen uit de meetinstrumenten voor de berekening van reistijden zullen ondermeer via de variabele borden en de website van het verkeerscentrum worden verspreid.

Huidige verkeersregelaars hebben programma's met aanpassingen van de groentijd voor het regelen van het verkeer in functie van de gemeten verkeersintensiteiten op iedere tak van het kruispunt. Dit gebeurt uitsluitend op kruispuntniveau. Het hedendaagse verkeer, verkeerintensiteit en verkeersstroom veranderen afhankelijk van de periode van het jaar, maand, week, dag of uur. Hierdoor is het moeilijk om, met de huidige individuele verkeersregelaars, voor een goede doorstroming van het verkeer te zorgen. Een mogelijke oplossing is gebruik te maken van nieuwe intelligente software die in staat is om verschillende verkeersregelaars in een netwerk aan te sturen en dit continue aan te passen aan de verkeersdruk en aan de verkeerstroom. Doelstellingen zijn het verbeteren van netwerkprestaties, de veiligheid, de betrouwbaarheid van de reistijd en het comfort van bestuurders, terwijl de congestie en de luchtvervuiling door het wegverkeer verminderen.

Twee proefprojecten zijn gestart om de efficiëntie van deze nieuwe systemen na te gaan.

Eén proefproject voor een adaptief verkeersregelsysteem met coördinatie tussen zeven kruispunten is opgestart langs de Tiensesteenweg te Leuven. Dit houdt enerzijds de verbinding van de verkeerslichtenregelaars op de betreffende kruispunten in. Anderzijds wordt een bijkomende aansturing geïnstalleerd en geconfigureerd. Hierdoor wordt een verbetering van de doorstroming over een langer traject bereikt.

Een tweede proefproject ligt langs de Grote Steenweg te Antwerpen en omvat vijf kruispunten, op en afritten naar de ring van Antwerpen en een vrije trambaan. Momenteel worden de ingediende offertes beoordeeld. Het voornemen is dit tweede project nog in 2008 te gunnen. De resultaten van de simulatie in 2008 zullen dan gebruikt worden voor de implementatie van het systeem. De implementatie wordt dan in 2009 uitgevoerd.

Dynamische wegmarkering biedt de mogelijkheid om het aantal rijstroken aan de verkeersvraag aan te passen. Er zal een onderzoek gedaan worden naar de technische en economische aspecten van dynamische wegmarkering. Tegelijkertijd zullen projecten in het buitenland (o.a. Nederland) geëvalueerd worden.

1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Structureel onderhoud wegnnet

Zowel de bovenvermelde investeringen in capaciteitsverhogende maatregelen alsook de investeringen in een planmatig onderhoud vormen een belangrijk onderdeel van een rationeel investeringsbeleid. Het rapport “Toestand van het wegnnet” wordt jaarlijks door de afdeling Wegenbouwkunde van AWW opgesteld. Hiervoor wordt jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet opgemeten en alternerend wordt het primaire wegnnet en het secundaire wegnnet opgemeten. Deze metingen omvatten de stroefheid, de spoorvorming en de vlakheid alsook visuele inspectie.

Realisaties 2008.

Nieuw in 2008 was het fietspadenrapport. Alle fietspaden en fietsstroken langs gewestwegen werden met de fiets visueel geïnspecteerd door de mensen van AWW. Dit leverde voor het eerst een algemeen beeld op van de staat van onze fietspaden. Dit fietspadenrapport dient tweejaarlijks te worden opgesteld.

Naast het budget voor het gewone onderhoud ter waarde van ca. 158,6 miljoen euro (112,1 miljoen euro op het programma 14.08 en 46,4 miljoen euro op het programma 14.09), is er in het investeringsprogramma 2008 ruim 80 miljoen euro voorzien voor structureel onderhoud (VIF 73.11). Dit bedrag voor structureel onderhoud is voor de vijfde maal op rij een verhoging van het budget ten opzichte van het voorgaande jaar. We komen daarbij van een structureel onderhoudsbudget van 30 miljoen euro per jaar in 2004.

Het meest in het oog springende werk hierin is ongetwijfeld de heraanleg van een stuk van de E17 Antwerpen - Gent, waar in de zomer van 2008 het asfalt vervangen werd door een verharding in doorgaand gewapend beton voor een bedrag van ruim 16 miljoen euro. Deze werken werden zodanig gepland dat ze een minimum aan extra hinder veroorzaakten op het drukke wegverkeer.

Gezien de periode tussen het plannen van werken, het uitvoeren van werken en het meten en verwerken van de gegevens zullen de effecten van deze extra inspanningen slechts met vertraging in de rapporten zichtbaar worden.

Te realiseren 2009

In 2009 zal opnieuw een visuele inspectiecampagne voor de fietspaden worden uitgevoerd. Bedoeling is om alle gegevens te verzamelen voor het fietspadenrapport van 2010. ik heb aan het agentschap Wegen en Verkeer ook de opdracht gegeven om in elke provincie een meetfiets aan te kopen om zo ook extra gegevens te verzamelen over de staat van de fietspaden.

In 2009 zal het budget voor structureel onderhoud opnieuw opgetrokken worden. Om het achterstalling structureel onderhoud niet verder te laten oplopen en op termijn deze trend te kunnen breken is deze verhoging absoluut noodzakelijk. De prioriteiten voor het structureel onderhoud worden bepaald op basis van de opgemeten veiligheidsparameters (stroefheid en spoorvorming).

Enkele voorbeelden zijn de herstelling van spoorvorming en opstuwingen op de A1 tussen Brecht en Antwerpen, structureel onderhoud tussen R1 en R2 op de A12 Antwerpen en het structureel onderhoud en wegnemen afgesloten opritten op de A12 tussen Aartselaar en Willebroek .

Kwaliteitslogo met sterren voor nevenbedrijven

Realisaties 2008

Het aantal met een kwaliteitsmerk bekroonde parkings is in 2008 gedaald en er werden in totaal minder kwaliteitssterren toegewezen.

De dienstzone Heverlee (E40), die op het einde van haar concessietermijn was, is in concurrentie gesteld en zal eind 2008 opnieuw toegewezen worden. Ze zal integraal vernieuwd worden.

Te realiseren 2009

Het kwaliteitsmerk is een goed instrument om de vinger aan de pols te houden over de kwaliteitsverbetering of minimaal het kwaliteitsbehoud van de parkings langs de autosnelwegen. Daarom zal het kwaliteitsmerk met sterren ook in 2009 opnieuw uitgereikt worden. In 2009 worden de dienstzones te Wetteren (E40 – beide richtingen) en te Minderhout (E19 – richting Antwerpen) vernieuwd alsmede de concessie voor het tankstation te Nazareth (E17). Deze nevenbedrijven zullen opnieuw toegewezen worden. Telkens wordt daarbij de gunningsprocedure van concessie voor openbare werken toegepast.

Te realiseren 2009

Het proefproject met autonome sanitaire installaties dat eerder in 2008 was gepland zal in 2009 op de parking van Peutie (E19) verwezenlijkt worden. Na de voltooiing der werken en na een proefperiode zal op basis van de resultaten van dit proefproject een beslissing genomen worden over de uitrusting van andere parkings met sanitaire installaties.

In 2009 worden ook een aantal concrete maatregelen genomen om de veiligheid op de parkings te verhogen, in het bijzonder om het aantal ladingdiefstallen en cabinebraken van vrachtwagens te verminderen. Op de gewone parkings zullen een aantal beperkte ingrepen bijdragen tot een verhoging van de veiligheid. Een eerste gefaseerde aanvulling van deze maatregelen met camerabewaking is voorzien langs de autosnelweg E34 (Antwerpen – Postel).

Daarnaast wordt ook gestart met een proefproject van bewaakte parking voor vrachtwagens. Dit proefproject zal worden opgestart bij de aanbesteding voor de concessie op de parking in Wetteren.

1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten

Aanpak gevaarlijke punten

Realisaties 2008

In het regeerakkoord werd het verhogen van de verkeersveiligheid als een belangrijke uitdaging opgenomen. In het kader van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' zullen in 2008 in totaal 105 projecten aanbesteed worden, wat het totaal aan projecten die reeds aanbesteed zijn eind 2008 op 502 brengt. Hiermee zullen de budgetten ter beschikking gesteld door het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU) nagenoeg volledig zijn vastgelegd. Het FFEU-budget dat aan dit project werd toegewezen is samengesteld uit een eerste schijf van 100 miljoen euro in 2003, 50 miljoen in 2004 en telkens 100 miljoen euro in respectievelijk 2006, 2007 en 2008.

In totaal zullen zodoende in 2008 voor ongeveer 99 miljoen euro aan investeringen aanbesteed worden. Hiermee zullen alle middelen die de Vlaamse regering op het FFEU 2008 ter beschikking zal stellen / gesteld heeft, tegen het voorjaar van 2009 volledig vastgelegd zijn.

Provincie	Planning aantal aanbestedingen in 2008			Planning aanbesteding bedragen in 2008 in euro		
	1 ^e helft	2 ^e helft	Totaal	1 ^e helft	2 ^e helft	Totaal
Antwerpen	0	13	13	0	5.338.000	5.338.000
Limburg	4	26	30	1.767.000	37.284.000	39.051.000
Oost-Vlaanderen	4	11	15	2.584.000	10.370.000	12.954.000
Vlaams-Brabant	0	23	23	0	23.485.000	23.485.000
West - Vlaanderen	6	18	24	6.047.000	12.278.000	18.325.000
Totaal	14	91	105	10.398.000	88.755.000	99.153.000

Te realiseren 2009

Eind november 2008 loopt het huidige contract met de TV3V af. Vanaf dan zal het Agentschap Wegen en Verkeer nieuwe aanbestedingen en uitvoeringen zelf opvolgen.

In een nieuw contract zal aan TV3V gevraagd worden om de lopende ontwerpen en uitvoeringen verder af te werken. De continuïteit voor dit project is immers belangrijk om tot een kwalitatief goed resultaat te komen. Dit contract zal aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.

In 2009 zullen opnieuw ongeveer 100 projecten worden aanbesteed. Op regeringsniveau zijn in uitvoering van het regeerakkoord afspraken gemaakt om ook in 2009 bij de begrotingscontrole een schijf van 100 miljoen euro toe te kennen op het FFEU.

Wat de monitoring en evaluatie van dit omvangrijke project betreft, zijn reeds heel wat voorbereidende acties genomen. Zo worden sinds medio 2005 alle politiediensten elke 6 maanden schriftelijk gevraagd de recentste ongevalgegevens op de aangepakte gevaarlijke punten door te geven, zodat deze kunnen gebruikt worden bij een evaluatie van de toestand voor en na de infrastructurele ingreep. In 2008 werd een verkennende vergadering belegd met het Steunpunt Verkeersveiligheid om op termijn een evaluatiestudie te kunnen opstarten.

Voor de verdere afwerking van het project gevaarlijke punten zullen nog in 2008 afspraken worden gemaakt en voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Herinrichting doortochten

Het streven naar een grotere verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid blijft aan de basis liggen om in het investeringsprogramma doortochtprojecten op te nemen. De keuze van de gemeenten om mee te werken aan de heraanleg van een doortocht blijft in een belangrijk aantal gevallen gemotiveerd door een Europese Richtlijn. De Europese Richtlijn stelt dat tegen 2015 de rioleringsstelsels gescheiden moeten zijn.

Realisaties 2008

Concreet zijn in 2008 voor 14 doortochten aanbestedingen voorzien voor een totaal investeringsbedrag van 14,7 miljoen euro. Op het reserveprogramma voor 2008 staan 4 doortochtprojecten voor een gezamenlijk investeringsbedrag van 4,81 miljoen euro. Ook in het kader van de aanpak van gevaarlijke punten worden doortochtprojecten uitgevoerd. De volledige lijst vindt u in bijlage 5...

Te realiseren 2009

Voor 2009 is een eerste selectie van 24 doortochten voor een bedrag van 23,685 miljoen euro opgenomen in het indicatieve driejarenprogramma 2008 - 2010. In het definitieve jaarprogramma 2009 zullen minstens evenveel doortochten als in 2008 opgenomen worden.

Het belang van een integraal toegankelijk openbaar domein – Open Coördinatie Methode

Het gereviseerde “ Vademecum naar een integraal toegankelijk openbaar domein” dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft uitgewerkt is tot stand gekomen door de medewerking van deskundigen op het gebied van verkeer van AWV en experts op het gebied van toegankelijkheid van vzw Enter, samengebracht in een stuurgroep.

Na enkele verkennende gesprekken werd een grondige evaluatie van de eerste versie van het vademecum georganiseerd. Hierin werden naast de vernoemde experts verschillende gebruikersorganisaties betrokken (ouderen, personen met een handicap, zwakke weggebruikers...). Het resultaat was een uitgebreid pakket aan noden en grieven. Onder supervisie van de stuurgroep werd een lijst van relevant geachte eisen en wensen gefilterd die na een diepgaande literatuurstudie werden vertaald in een ontwerptekst.

Deze ontwerptekst werd ter nalezing voorgelegd aan de gebruikersorganisaties, de stuurgroep en uitvoerig besproken met de Adviesbureaus Toegankelijkheid. Een laatste beoordeling en goedkeuring van de stuurgroep leverde uiteindelijk het vademecum op. Dit vademecum zal tijdens de tweede helft van januari 2009 op infomomenten en/of studiedagen worden voorgesteld aan o.m. gemeentebesturen, studie bureaus...

Categorisering van de wegen op het terrein realiseren / Leesbare en consequente inrichting van gewestwegen

Reeds verschillende luiken van de wegcategorisering zijn gerealiseerd. Hier kan o.a. worden verwezen naar een selectieve inperking van de toegelaten snelheid, een gedifferentieerde aanpak van de schoolomgevingen en de opmaak van globale bewegwijzeringplannen per provincie.

Realisaties 2008

In 2007 werd gestart met de volledige inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen. Deze inventarisatie liep verder in 2008. Om de aldus verkregen informatie optimaal te kunnen aanwenden in haar dagelijkse operationele en beleidstaken is het Agentschap Wegen en Verkeer gestart met het centraliseren van de ondersteunende toepassing 'Ontwerp en Beheer Verkeerssignalisatie'. Dit garandeert een betere ontsluiting van de data en is een eerste stap naar een integratie met de Algemene Databank Agentschap Wegen en Verkeer (ADA) en de algemene snelheidsdatabank.

Bij de uitvoering van elk project wordt gestreefd naar het consequent realiseren van de categorisering volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), van singuliere ingrepen tot een klein- of grootschalig herinrichting van wegvakken,.

Te realiseren 2009

Tegen einde 2009 zal het Agentschap Wegen en Verkeer beschikken over een volledige GIS gerelateerde databank van de verticale signalisatie. Het centraliseren van de ondersteunende toepassing zal afgewerkt worden vóór het einde van de inventarisatieopdracht. Om de compatibiliteit met de algemene snelheidsdatabank te garanderen zal deze databank worden uitgewerkt in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit.

In 2009 zullen (onder meer in het buitenland) de gegevens worden verzameld voor de verdere inrichtingscriteria. De inrichtingscriteria worden uitgewerkt met per wegcategorie als basis een voorstel van wegnormen, . Hiertoe zullen in binnen- en buitenland de nodige gegevens worden verzameld.

Bij het bepalen van deze inrichtingscriteria moet voldoende aandacht besteed worden aan:

- de vereisten en de overslagmogelijkheden voor de uitzonderlijke transporten;
- de fietsvoorzieningen waarvoor het vademecum en het totaalplan fiets de basis moeten vormen.

Snelheidsbeheer

Realisaties 2008

Het Verkeerscentrum heeft een operationele koppeling gemaakt tussen de meetgegevens snelheid en bezettingsgraad afkomstig van de camera's met automatische incidentdetectie en de aansturing van de rijstrooksignalisatie.

Een studie onderzocht de mogelijkheden van ISA. De huidige technologie laat in principe toe om ISA in te voeren in het bijzonder in het kader van demonstratieprojecten. Een eventuele grootschalige ontplooiing is afhankelijk van de evolutie van de marktontwikkelingen intelligentere systemen aan boord van voertuigen.

Te realiseren 2009

Er wordt nagegaan hoe automatische meetgegevens kunnen worden ingezet voor de real-time aansturing van het rijstrooksignalisatie systeem. Dit zal de performantie van dit systeem verder verhogen. De beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en blokrijden om de doorstroming van het verkeer te bevorderen kunnen hierdoor worden geoptimaliseerd.

De snelheidbeperking tot 70 km/u in en om de Kennedytunnel zal variabel worden gemaakt in functie van de verkeersafwikkeling.

Verkeershandhavingssystemen

Realisaties 2008

In 2008 werden nieuwe detectiesystemen uitgetest ter beveiliging van de "filestaarten", om het inhaalverbod voor vrachtwagens af te dwingen en om "bumperkleven" te detecteren. Dit project beoogt de vermindering van het aantal zware ongevallen die aanleiding geven tot volledige afsluiting van snelwegen en dus vermindering van de belasting op het lokale wegennet.

De task force flitspalen tekende in 2008 een beleidsplan flitspalen en een daaraan gekoppelde prioriteitenlijst uit. Daarbij werden op het programma 73.16 de nodige budgetten voorzien voor een 10-tal locaties op gevaarlijke punten langs autosnelwegen. De aanbesteding en definiëring van de locaties is nog dit jaar gepland.

Ter voorkoming van spoorvorming werd het project "Weigh in motion" (WIM) opgestart. De aanbesteding is voorzien eind augustus 2008. Dit project beoogt de vrachtwagens al rijdend te wegen door middel van weeginfrastructuur geplaatst in het wegdek van de autosnelwegen, zodat de te zwaar geladen vrachtwagens op voorhand geselecteerd worden en afgeleid kunnen worden naar de vaste aswegers. Op de vaste aswegers worden deze vrachtwagens opnieuw gewogen en zonodig wordt een proces-verbaal opgesteld. Een voorstel van 8 prioritaire locaties wordt in september 2008 voorgelegd aan de beleidsraad MOW. De installatie van de weerhouden WIM locaties zal starten in het 4de kwartaal van 2008.

Tevens worden in het najaar 2008 nog de hard- en software van de vaste asweeginstallaties gemoderniseerd.

Actueel beschikt Vlaanderen over 1000 roodlichtcamera opstellingen geplaatst op 400 kruispunten uitgerust met verkeerslichten op gewestwegen. Deze camera's controleren naast roodlicht-negaties tevens overdreven snelheid. Daarnaast staan 215 snelheidscamera's opgesteld op gewestwegen. Eind 2008, begin 2009 zullen er 20 palen op het autosnelwegennet geïnstalleerd zijn. Deze laatste opstellingen worden uitsluitend uitgerust met digitale toestellen.

Om de snelheid van een voertuig te meten over een langere afstand wordt het project "trajectcontrole" opgestart. Hierbij wordt de tijd gemeten van de doortocht van een voertuig tussen twee ver van elkaar gelegen punten, om de gemiddelde snelheid ervan te kunnen berekenen. De aanbesteding van dit project is voorzien in het najaar.

Zie ook bijlage 5.

Te realiseren in 2009

De realisatie van het beleidsplan flitspalen is voorzien in de 2de helft 2008 en aansluitend in 2009 op het programma 73.16. Het bestaande programma omvat een 35-tal snelheidscamera's en 50 nieuwe roodlichtcamera installaties op met verkeerslichten geregelde kruispunten. Het omvat naast de afwerking van het bestaande programma 30 snelheidscamera's op gewestwegen. Deze worden allen uitgerust met hoogkwalitatieve digitale camera's van de laatste generatie.

In 2009 zullen op 8 locaties (zie onderstaande tabel) langs autosnelwegen uitgerust worden met het Weigh in Motion systeem. Deze installaties moeten de bestaande wegeninspectie van het agentschap Wegen en Verkeer toelaten om efficiënter en gericht controles te kunnen uitvoeren.

Provincie	Weg	Richting	Kmpt detail	Locatiegegevens	Plaats
A	A1	Breda	Brug op 41,05	brug van Elshoutbaan, tussen complex Brasschaat en Sint-Job-in't-Goor	Schoten
A	A13	Antwerpen	RSS op 40.16	portiek tussen Geel-oost en Geel-west	Geel
A	A13	Hasselt	Brug op 12,4	brug tussen complex Ranst en Massenhoven	Ranst
L	A13	Lummen	Brug en VMS op 59.23	portiek/brug enkele kilometers voor complex Lummen	Bekkevoort
OVL	A014	Kortrijk	brug op 85,8	brug op 85,8: brug voor afrit Sint-Niklaas	Sint-Niklaas
OVL	A014	Antwerpen	brug op 34,1	brug op 34,1 tussen Kruishoutem en Deinze	Nazareth
OVL	A010	Luik	brug op 52,4	brug op 52,4 enkele km na afrit Nevele	Gent
VB	A03	Luik	Brug en VMS op 14.6	portiek/brug enkele kilometers voor complex E40/E314	Tervuren
VB	A03	Brussel	Brug op 14,0	brug tussen complex Bertem en complex Sterrebeek	Tervuren
WVL	A014	Antwerpen	brug op 19,6	brug op 19,6 tussen Waregem en Deerlijk	Waregem

Het project “vrachtwagensluizen” Een vrachtwagensluis bestaat uit een elektronisch detectiesysteem dat op twee verschillende plaatsen geïnstalleerd wordt op een baan, die door het sluipverkeer gebruikt wordt. Hierdoor kan aan de hand van hoogtedetectie, automatische nummerplaatdetectie en berekende tijdsintervallen gedetecteerd worden of een bepaalde vrachtwagen in de dorpskom een levering verzorgde of tot de doorgaande verkeersstroom behoorde en bijgevolg sluipverkeer was. In 2009 wordt een proefproject in een Gents kanaaldorp (Rieme) uitgevoerd. moet vermijden dat het lokale wegennet gebruikt wordt door het niet-lokale verkeer.

Weggebruikers sensibiliseren

De Vlaamse overheid wil een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit voor alle weggebruikers realiseren in Vlaanderen. Ze doet dit onder andere door te investeren in nieuwe infrastructuurprojecten en in het onderhoud van bestaande wegen. Daarnaast is echter ook een mentaliteitsverandering bij de weggebruikers noodzakelijk. Om die reden organiseert ze elk jaar zes mobiliteitscampagnes. Drie van de campagnes hebben een thema dat aansluit bij de bevoegdheden van de minister van Openbare Werken, de overige drie campagnes een thema dat aansluit bij de bevoegdheden van de minister van Mobiliteit.

Het Agentschap Wegen en Verkeer geeft Uitweg, het gratis tijdschrift voor een betere mobiliteit, uit. In Uitweg wordt de mobiliteitsthematiek vanuit verschillende invalshoeken benaderd. Het tijdschrift wordt zes keer per jaar uitgegeven en gratis verdeeld in een groot aantal benzinestations, bibliotheken, scholen, lijnwinkels en NMBS-stations. Ook particulieren kunnen zich gratis abonneren op Uitweg. Elk nummer kan eveneens integraal gelezen worden op www.uitweg.be.

Realisaties 2008

In 2008 werden zes mobiliteitscampagnes gevoerd onder de titel 'Word Weer Mens'. In deze campagne kwamen de volgende thema's aan bod: het coördinatiepunt wegenwerken (CPW), ritsen, zacht weggebruik, zwerfvuil, openbaar vervoer en zwaar vervoer. Elke deelcampagne bestond uit een affiche die langs de gewest- en autosnelwegen uitgehangen werd. De campagnes rond het coördinatiepunt wegenwerken, zwerfvuil en de zwakke weggebruiker werden ondersteund met een radiospot. Daarnaast was er ook een website www.wordweermens.be die voorzien was van een aantal interactieve toepassingen, zoals een blog.

Te realiseren 2009

In de mobiliteitscampagnes 2009 zullen de volgende thema's worden uitgewerkt:

Bevoegdheid Minister van Openbare Werken

- **Zuinig rijden**
De manier waarop we met de wagen rijden, heeft gevolgen voor de hoeveelheid brandstof die een wagen verbruikt. Deze campagne wil bestuurders bewust maken van het verband tussen rijgedrag en brandstofverbruik.
- **Afstand houden**
Deze campagne wil automobilisten wijzen op het belang van voldoende afstand houden. Bestuurders die voldoende afstand houden op de (autosnel)weg lopen heel wat minder risico op kop-staartaanrijdingen.
- **Coördinatiepunt Wegenwerken**
Deze campagne wil de naambekendheid van de website www.wegenwerken.be vergroten, waarbij de klemtoon dit keer ligt op het soort informatie dat op deze website te vinden is.

Bevoegdheden Minister van Mobiliteit

- **Woon-werkverkeer** (in het kader van de Mobiliteitsweek)
- **Autoluw verkeer** (in het kader van de Mobiliteitsweek)
- Het thema van de laatste campagne wordt bepaald in functie van de actualiteit en ligt daarom op dit moment nog niet vast.

Om het effect van de campagnes te versterken zullen in 2009 de inspanningen om te komen tot meer synergie-effecten tussen de verschillende communicatiekanalen van de Vlaamse overheid versterkt worden. Zo zullen de mobiliteitscampagnes prominenter aan bod komen in zowel Uitweg (zowel in de gedrukte als in de digitale versie) als op de website www.wegen.vlaanderen.be, die in de loop van 2009 vernieuwd zal worden.

Overnemen van het beheer van het wegennet van andere beheerders

Realisaties 2008

In het najaar van 2007 werd het overleg over de overdracht van de provinciewegen opgestart. Ook werden de nodige budgetten vrijgemaakt voor het Agentschap Wegen en Verkeer, zodat deze wegen na overdracht op eenzelfde niveau kunnen worden onderhouden als de overige gewestwegen. In de eerste helft van 2008 werden er concrete inventarissen opgesteld van de over te dragen wegen, vergunningen, concessies, contracten, restpercelen enzovoort. Een protocol voor de overdracht werd uitgewerkt. Er wordt per provincie een overeenkomst afgesloten, waarbij de provinciewegen van gewestelijk belang zullen worden overgedragen aan het Vlaamse Gewest. Dit protocol zal in het najaar van 2008 worden ondertekend, met de bedoeling op vanaf 1 januari 2009 de secundaire provinciewegen op te nemen in het gewestwegennet.

Te realiseren 2009

Op 1 januari 2009 zal het Vlaamse Gewest de provinciewegen van gewestelijk belang overnemen, conform de afspraken in het regeerakkoord en het protocol dat wordt afgesloten met de verschillende provincies.

De overname van de provinciewegen impliceert dat deze mee opgenomen worden in het onderhoud- en investeringsprogramma van AWV. Het aantal wegen in beheer van het agentschap Wegen en Verkeer wordt hierdoor met ca. 7% uitgebreid.

1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer

Realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken

Algemeen

In samenwerking met de provincies werd het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk uitgetekend. Dit Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is nog steeds de ruggengraat voor goed uitgebouwde fietsroutenetwerken in het Vlaamse Gewest. De realisatie van het netwerk verloopt via de mobiliteitsconvenanten. De prioriteitsbepaling voor concrete investeringsprojecten worden vastgelegd volgens een objectieve behoefte analyse.

Het Vlaamse Gewest draagt samen met de provincies bij aan het Fietsfonds. Met dit Fietsfonds worden fietspaden op gemeentewegen gerealiseerd in het kader van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Bij de studie van aanleg van fietspaden, of projecten waarin fietspaden zijn opgenomen, houdt men zo veel mogelijk rekening met het vademecum fietsvoorzieningen.

Realisaties 2008

Via het instrument van de mobiliteitsconvenant kunnen gemeenten die investeren in fietsinfrastructuur extra middelen krijgen. De beschikbare termijn om dossiers in te dienen, eens een module werd afgesloten, is in samenwerking met de minister bevoegd voor mobiliteit verkort van vijftien naar tien jaar.

Het budget van het Fietsfonds op begrotingsartikel van het VIF (Vlaams Investerings Fonds) 63.01 bedraagt in 2008, zoals in 2006 en 2007, 10 miljoen euro.

In 2008 is er voor ongeveer 9 miljoen euro op het VIF 73.11 van AWV gepland om rechtstreeks te investeren in de aanleg van nieuwe fietspaden in het kader van module 11. Ook in het kader van andere projecten, onder andere het 'gevaarlijke puntenprogramma' en doortochtherinrichtingen, wordt een bijkomend bedrag van ongeveer 20 miljoen euro aan fietsinfrastructuur besteed. Hierdoor wordt in totaal minstens 29 miljoen euro extra besteed aan voorzieningen voor het gebruik van de fiets

Door het Agentschap Wegen en Verkeer zijn in 2007 criteria vastgesteld om de structurele staat van fietspaden te beoordelen. Deze criteria en een handleiding zijn vervolgens verspreid naar de vijf territoriale wegen afdelingen binnen AWW.

Op basis van de uitgevoerde fietspadinspecties werd in 2008 het eerste rapport “fietspaden in Vlaanderen” opgesteld. Dit rapport kan geraadpleegd worden via www.wegen.vlaanderen.be/documenten/fietspaden/.

De resultaten van dit rapport worden vervolgens in concrete acties omgezet. Voor deze concrete onderhoudsacties is jaarlijks ruim 5 miljoen euro beschikbaar. Aanvullend worden een aantal van de fietspaden die een onvoldoende score halen ook aangepakt via fietspaden- of andere investeringsprojecten.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de vastgestelde gebreken zo snel mogelijk aanpakken en zo verder streven naar een kwaliteitsverbetering van onze fietspaden.

Tot slot is AWW het engagement aangegaan om tegen de start van het nieuwe schooljaar in september 2008 al de fietspaden langs gewestwegen te vegen. In navolging van dit initiatief, riepen de minister en de VVSG steden en gemeenten op om de fietspaden langs gemeentewegen te vegen en ‘schoolklaar’ te maken tegen ten laatste 12 september. De actie heeft, naast de bedoeling om fietsers een proper fietspad te kunnen bieden, ook een sensibiliserend effect. Op de oproep naar de gemeenten om vrijwillige samenwerking kwamen 145 positieve reacties. Het is de bedoeling om deze actie ook in 2009 te herhalen.

Te realiseren 2009

In 2009 worden deze inspanningen verder gezet. Zo wordt er in samenwerking met de minister bevoegd voor mobiliteit opnieuw een subsidie- en investeringsbedrag van 60 miljoen euro voorzien voor onder meer de subsidiëring van de aanleg van fietspaden en voor projecten uit het Fietsfonds.

Aanpak schoolomgevingen

Alle schoolomgevingen waardoor een gewestwegen loopt, werden opgelijst en vóór 1 september 2005 voorzien van de wettelijk verplichte zone 30-signalisatie. Wegens de korte tijdspanne om deze federale beslissing op het terrein uit te voeren werden in een aantal gevallen een voorlopige permanente zone 30-signalisatie aangebracht. In de loop van de voorbije drie jaar werden – waar nodig – deze permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische zone. Deze nieuwe dynamische zones zijn uitgevoerd met LED-technologie en worden gestuurd en bewaakt van op afstand. Zo zijn er in het totaal 259 dynamische zones 30 langs de gewestwegen voorzien.

Realisaties 2008

Ook in 2008 ging de nodige aandacht naar de schoolomgeving.

Eind 2008 zullen 254 van deze 259 dynamische zones in dienst zijn. Bij de overige 5 schoolomgevingen is er voorlopig nog een permanente zone 30. De omvorming naar dynamische zone 30 zijn besteld maar kunnen voorlopig om diverse redenen zoals andere geplande wegenwerken, niet voltooid worden. In bijlage 5 kan u hiervan enkele voorbeelden vinden.

De herziening van het “Vademecum Schoolomgevingen” is opnieuw opgestart.. AWW zal een bijdrage leveren over de weginfrastructuur in buurt van schoolomgevingen. De publicatie is voorzien voor 2009.

Te realiseren 2009

Dit beleid zal ook in 2009 verder gezet worden.

1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding

Realisaties 2008

In 2008 werd in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit opnieuw een afzonderlijk budget van 18.000.000 euro voor doorstromingsmaatregelen voorzien. Het grootste gedeelte van dit programma bestaat uit infrastructuuringrepen, gaande van aanpassingen aan kruispunten, aanleggen van busbanen (ook op autosnelwegen), tot herinrichten van wegvakken of bushaltes.

Een ander deel van het investeringsprogramma omvat verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer, namelijk het nog beter aansturen van de verkeerslichten zowel voor de algemene verkeersafwikkeling als ten voordele van het openbaar vervoer. De grenzen van de tot nu gebruikte methodes zijn nagenoeg bereikt. Het gaat hier over het verkeersafhankelijke (in feite voertuigafhankelijke) verkeerslichten en de klassieke (= individuele) verkeerslichtenbeïnvloeding.

Op de task force doorstroming werd, na overleg tussen de VVM De Lijn en het AWW, beslist om de verkennende test uit te breiden tot een pilootproject op een belangrijk buslijntraject. In de uitvoering van dit pilootproject zullen innovatieve mogelijkheden en oplossingen uitgedacht en uitgewerkt worden om de doorstroming van het openbaar vervoer langsheen met verkeerslichten geregelde kruispunten verder te optimaliseren. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de bijkomende mogelijkheden en functionaliteiten van het systeem op basis van GPS en kortereafstandsradio. Belangrijke uitdagingen zijn onder andere de integratie van deze apparatuur met de boordcomputers van de VVM De Lijn, het uitwerken van een universeel communicatieprotocol tussen het openbaar vervoer en de verkeersregelaars, het maximaal benutten van de uitgebreide informatie-uitwisseling tussen het openbaar vervoer en de verkeersregelaars in het afwikkelen van de verkeerslichtencyclus en een continue evaluatie van de performantie van de verkeerslichtenbeïnvloeding. De ervaringen in dit pilootproject kunnen de basis vormen van een eventuele grootschalige toepassing van dit systeem.

Zie ook bijlage 5.

Te realiseren in 2009

De investeringsinspanningen op het gebied van verkeersbeïnvloeding, zowel voor installaties met selectieve lussen als met draadloze technologie, wordt verder gezet in 2009. De samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit in 2005 opgerichte Taskforce “Doorstroming” coördineert het investeringsprogramma om deze inspanningen onverminderd verder te zetten.

1.2. Investeren in waterwegen

1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet

De waterwegen spelen een belangrijke rol in het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Waterwegen vormen een cruciale actor voor het vrijwaren van de bereikbaarheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Heel wat verkeer wordt gegereneerd vanuit de havens. De zeehavens van Antwerpen en Gent beschikken met het Albertkanaal, het Zeekanaal Brussel-Schelde, Schelde en Leie over goede tot uitstekende hinterlandverbindingen via de waterweg.

De voortdurende groei van het goederenvervoer in het algemeen en de toekomstprognoses van de overslag in de zeehavens in het bijzonder noodzaken een verdere capaciteitsuitbreiding van het Vlaamse waterwegennet, zoniet dan dreigt een capaciteitstekort te ontstaan. De klemtoon ligt hierbij op het wegwerken van een aantal missing links en capaciteitsknelpunten op de hoofdwatwegen (Albertkanaal, Zeekanaal Brussel-Schelde) en op het realiseren van de Seine-Schelde verbinding tussen Vlaanderen en Frankrijk.

Realisaties 2008

De **modernisering** van het **Albertkanaal** tot een klasse VIb waterweg wordt planmatig voortgezet en beoogt de volgende doelstellingen:

- de herbouw van een aantal bruggen met beperkte doorvaarbreedte en/of –hoogte tussen Wijnegem en Kanne;
- de aanpassing van het Albertkanaal in het kanaalvak vanaf het sluizencomplex van Wijnegem tot de verbinding met de haven van Antwerpen.

Deze aanpassingswerken omvatten enerzijds de herbouw van zes bruggen in dit kanaalvak waarbij de versmallingen van de bruggen ter plaatse worden weggewerkt en de bruggen worden verhoogd tot een vrije hoogte van 9,10 m.

De herbouw van de Noorderlaanbrug werd begin 2008 aangevat.

Na de herbouw van deze bruggen zal het varen met vier lagen containers mogelijk zijn. Anderzijds is naast de herbouw van de bruggen ook een verbreding en verdieping van het Albertkanaal zelf noodzakelijk om vierbaksduwvaart mogelijk te maken.

De herbouw van de zes bruggen maakt deel uit van het Masterplan Antwerpen waarvan de uitvoering is toevertrouwd aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). De aanpassing van het Albertkanaal zelf, de herbouw van de brug in de Turnhoutsebaan en het verhogen van de brug van de Houtlaan gebeurt door de waterwegbeheerder.

- de verhoging van nog 42 bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 meter waardoor op het ganse Albertkanaal vier-lagen-containervaart mogelijk wordt.
- de verhoging van de sluiscapaciteit op het Albertkanaal ten einde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen. Een onderzoek is in uitvoering naar de wijze waarop en de periode waarin een verhoging van de capaciteit op de verschillende sluizencomplexen zich aandient.

Voor het plan **Seine-Schelde** werd in de loop van 2008 het plan-MER gefinaliseerd. Aansluitend hierop zijn project-MERs in opmaak voor de nodige aanpassingswerken langs het noordervak van de Ringvaart om Gent en voor de realisatie van de doortocht van Wervik. Voor deze beide deelprojecten werd in 2008 voorbereidend studiewerk opgestart. Het voorbereidend studiewerk moet leiden tot de effectieve start in 2009 op het terrein van de werken voor de bouw van kaaimuren op het noordervak van de Ringvaart om Gent en voor de modernisering van de Leie in de doortocht van Wervik.

Het Comité Seine-Schelde, bestaande uit de Franse, Waalse, Nederlandse en Vlaamse overheid bevoegd voor de uitwerking van het internationale dossier Seine-Schelde, heeft in 2007 een gezamenlijke subsidieaanvraag ingediend bij de Europese Commissie. In het voorjaar van 2008 werd deze aanvraag officieus goedgekeurd, hetgeen voor Vlaanderen een Europese bijdrage van 20%

inhoudt. Naar aanleiding hiervan wordt momenteel het nodige ondernomen om het Comité Seine-Schelde om te vormen naar een Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) en een Intergouvernementele Commissie (IGC).

In het kader van het plan **Seine-Schelde West** is een technische haalbaarheidsstudie voor de ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart uitgevoerd waarbij de verbreding van het Afleidingskanaal als haalbaar en beste alternatief naar voor komt. Ook werd de opmaak van een plan-MER opgestart, om een zicht te krijgen op de effecten die het plan heeft op zijn omgeving, en om in een vroeg stadium de nodige milderende of flankerende maatregelen in het plan te kunnen integreren.

Naar aanleiding van vragen die tijdens het studiewerk gerezen zijn, worden nog bijkomende studies uitgevoerd, zoals een ecohydrologische studie omtrent de impact van het plan op de omliggende grondwaterpeilen en de effecten daarvan op ecologisch vlak en een studie omtrent het ondervangen van verzilting. Ook werd gestart met de opmaak van een gebiedsvisie voor de ruime omgeving van het kanaal. Deze laatste studie wordt begeleid door de gouverneurs van de betrokken provincies.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren 2009

De **modernisering van het Albertkanaal** tot een klasse VIb waterweg wordt planmatig voortgezet.

In de loop van 2009 zullen onder andere volgende projecten uitgevoerd worden :

- het laatste deelcontract van de herbouw van de brug van Vroenhoven (4.200.000 euro)
- een eerste deelproject voor de verbreding van het Albertkanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen in afstemming met de voortgang van de werken voor de herbouw van de bruggen (5.000.000 euro).

Daarnaast zijn ook de werken voor de herbouw van de **brug IJzerlaan** en van de **spoorbruggen** kaderend in het Masterplan Antwerpen voorzien voor 2009.

Het plan **Seine-Schelde** zal in 2009 officieel van start gaan op het terrein met de bouw van de kaaimuren langs het noordervak van de Ringvaart om Gent. In een tweede fase zal het ruimere profiel dat tussen de kaaimuren ontstaat, uitgebaggerd worden. In de loop van 2009 dient tevens het nodige studiewerk te worden verricht inzake de verhoging van twee bruggen over de Ringvaart die nog niet over de nodige 7,00 m vrije doorvaarthoogte beschikken.

Wat de doortocht van Wervik betreft zal in 2009 verder overleg gepleegd worden met Frankrijk, op basis van het geactualiseerde ontwerp, om de nodige vergunningen te verkrijgen voor de aanpassingswerken die ingevolge de Frans-Belgische conventie door Vlaanderen moeten worden uitgevoerd op de Franse oever en die zich wat de uitvoering betreft zullen situeren na 2010.

Voor het plan **Seine-Schelde West** is 2009 een belangrijk jaar. Op basis van de resultaten van het hiervoor beschreven studiewerk kan de Vlaamse Regering beslissen welke de volgende stappen zijn in de uitwerking van een binnenvaartontsluiting voor de kusthavens en, of en hoe de verbreding van het Afleidingskanaal zal gerealiseerd worden.

Tegen eind 2009 zal de 4de fase van de **doortocht van de Leie te Kortrijk** afgewerkt worden. De nieuwe Noordbrug, een tuikabelbrug die de oude Gerechtshofbrug vervangt, zal dan in dienst kunnen genomen worden. De bouw van de kaaimuren tussen Budabrug en nieuwe westelijke tip van het eiland zal in de eerste helft van 2009 beëindigd worden. De Collegebrug, een landschappelijk geïntegreerde voetgangers- en fietsersbrug, zal in het voorjaar van 2009 kunnen ingereeden worden. De doelstelling om tegen het einde van het decennium 1.350 ton scheepvaart van en naar Frankrijk mogelijk te maken, blijft haalbaar.

De aannemingen voor de sluisdeuren, de elektromechanische uitrusting en het dienstgebouw van de **tweede sluis van Evergem** zullen in de eerste helft van 2009 beëindigd worden. De openstelling van de tweede sluis van Evergem en het hieraan gekoppelde wegwerken van een belangrijk knelpunt op het hoofdwaterwegennet, wordt tegen medio 2009 verwacht.

De uitvoering van de metalen onderdelen en de elektromechanische uitrusting van de nieuwe **stuw in Asper** wordt in 2009 verdergezet. De ingebruikname van deze nieuwe stuw wordt tegen eind 2009 voorzien, waarna, in 2010, gestart kan worden met de bouw van de nieuwe stuw van Kerkhove. Na de bouw van de nieuwe stuwen op de Boven-Schelde kan gestart worden met de bouw van de nieuwe sluizen. En verder zal ook in 2009 het mobiele deel met de elektromechanische uitrusting van de **tweede Scheldebrug te Temse** worden uitgevoerd. De werken worden medio 2009 afgerond.

De werken voor de vernieuwing van de spoorbruggen van de Beneden-Nete te Duffel gaan in het voorjaar van 2009 van start. De realisatie van het totaalproject loopt tot in 2013.

Voor de nieuwe **Boulevardbrug** wordt het nieuwe rondpunt voor de ontsluiting van Willebroek-Noord naar de A12, langs de zijde Willebroek, afgewerkt. De Gansbroekstraat en de Boomsesteenweg zullen volledig omgeleid worden langs de nieuwe weg onder de Boulevardbrug. Er wordt gestart met de realisatie van het rondpunt aan de A12, langs de zijde Puurs.

De bouw van nieuwe oeververdedigingen en kaaimuren (o.a. RCT en verlenging ex-Grace) ten behoeve van het verruimen van het kanaal tot 10.000 ton in het vak Puurs-Bornem wordt verder gezet.

De voorontwerpstudie in het kader van de opwaardering van de Dender wordt uitgevoerd in de loop van 2009. Deze dient de noodzakelijke werken verder te concretiseren.

1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwaterwegennet

De technologische ontwikkelingen met betrekking tot informatiecaptatie en informatie-uitwisseling bieden uitdagende mogelijkheden om het vlot en veilig organiseren van het scheepvaartverkeer op de binnenwaterwegen te optimaliseren.

De initiatieven daartoe zijn gebundeld onder de projectbenaming **River Information Services (RIS)**. Een volledig ontwikkeld RIS zal de waterwegbeheerder in staat stellen om met informatie over de zich aandienende scheepvaart de sluizen en bruggen vlog en vlot te bedienen. Dit is van belang rekening houdend met de toename van de scheepvaart en met de strengere regels naar veiligheid toe.

De realisaties in Vlaanderen situeerden zich tot op heden vooral bij de waterwegbeheerder zelf. Daar waar voor de schipper dit tot nu toe enkel tot uiting kwam in de vlotheid van bedienen van de kunstwerken en van het afleveren van documenten, zal dit in de nabije toekomst voor hem meer tastbaar worden. Voorbeelden daarvan zijn de één-loket-functie, de realisatie van een verrekenkamer zodat de schipper maar een keer zal dienen te betalen voor gans Vlaanderen, het ter beschikking stellen van digitale vaarkaarten, het ter beschikking stellen van de berichten aan de schipperij in de door hem gewenste taal en het ter beschikking stellen van draadloze informatie-uitwisseling zoals voor het elektronisch aanmelden via het internet.

Om tot een uniforme benadering en realisatie van het RIS te komen heeft de Europese Commissie op 24 april 2007 richtsnoeren en specificaties voor de gegevensuitwisseling, voor tracking & tracing, hetzij voor het detecteren en opvolgen van schepen, en voor de berichten aan de scheepvaart gepubliceerd. Uiterlijk 30 maanden na het inwerkingtreden van deze richtsnoeren dienen de lidstaten de nodige maatregelen te nemen om aan de specificaties te voldoen, in dit geval tegen 24 oktober 2009.

De Vlaamse waterwegbeheerders hadden al het gros van de te nemen maatregelen in 1998 ondergebracht in één project, namelijk het Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS) waarvan het RIS een onderdeel vormt.

De middelen die worden ingezet voor het deelproject RIS en voor het totaalproject GWS, worden aangewend zowel voor lokale ontwikkelingen als voor overkoepelende en gemeenschappelijk te stellen projecten zodat de schipper het Vlaamse waterwegennetwerk als één geheel ervaart.

Tevens werd op 20 juni 2008 bij Europa een subsidie van 50% voor de RIS studies en van 20% voor de realisatie van de daaruit voortvloeiende projecten aangevraagd.

Realisaties 2008:

Een eerste belangrijke realisatie in 2008 deed zich voor op het gebied van de gegevensuitwisseling met naburige waterwegbeheerders in overeenstemming met de internationale standaarden. Vanaf februari 2008 worden ook in real time reis- en ladinggegevens met alle Vlaamse zeehavens uitgewisseld.

Ook op het gebied van de facturatie werden vernieuwingen ingevoerd. Zo werd in februari 2008 het abonnement voor de passagiersvaartuigen geïntroduceerd en werden vanaf maart 2008 aanpassingen doorgevoerd voor de zeevaart. De bankgegevens van de klanten voldoen nu eveneens aan de structuur van de Bank Identifier Code (BIC) en het International Bank Account Number (IBAN).

Twee dienstboten werden van de nodige hardware voorzien om RIS gerelateerde dienstverlening eerst intern intensief te testen alvorens aan de markt ter beschikking te stellen.

De eerste fase van Flanders RIS (FlaRIS) wordt einde 2008 in productie gesteld. Hierdoor worden zowel alle referentietabellen m.b.t. het binnen- en zeevaartproces als alle reis-, lading- en positiegegevens van schepen gezamenlijk geactualiseerd en onderhouden. Het bijhorende havenmanagementsysteem zal, naast de informatisering en het ondersteunen van het havenmanagementproces, klanten de mogelijkheid bieden zich een beeld te vormen van de kostprijs voor het afhandelen van hun zeevaarttransport.

Medio 2008 werd gestart met de ontwikkeling van een toepassing om berichten aan de schipperij conform de Europese standaard 'Notices to Skippers', waardoor deze berichten automatisch in vreemde talen ter beschikking komt, op te stellen en met het aanmaken van digitale vaarkaarten van alle waterwegen van klasse Va en hoger.

Gezien het belang van het opsporen en opvolgen van schepen voor RIS d.m.v. AIS-transponders (Automatic Identification System) werd begin 2008 gestart met een studie om de impact van AIS op FlaRIS volledig in kaart te brengen. De resultaten van deze studie worden eind 2008 verwacht, inclusief een beperkte proefopstelling met twee AIS-walstations.

Te realiseren 2009:

Een rekenkamer wordt ontwikkeld waardoor de scheepvaartrechten, die in Vlaanderen slechts eenmaal zullen geïnd worden, verdeeld worden naar de betrokken waterwegbeheerders toe. De realisatie van de enige betaling zal zich voornamelijk op de achtergrond van de toepassing situeren, met een minimale impact voor de eindgebruiker.

Het RIS-Evergem zal volledig uitgerust worden met de modernste visualisatie- en telecommunicatietechnologieën, hierbij optimaal gebruikmakend van de vier sleuteldiensten van RIS, namelijk elektronische gegevensuitwisseling, berichten aan de schipperij, digitale vaarkaarten en opsporen en opvolgen van schepen.

Bij nv De Scheepvaart zal een pilootapplicatie ter ondersteuning van de logistieke keten worden geïmplementeerd. Deze applicatie zal twee deelnemende logistieke partners toelaten om, met behoud van de privacy, bepaalde scheepsposities op te vragen die relevant zijn voor hun scheepsplanning, alsmede prognoses voor toekomstige en reeds begonnen transporten. Daarnaast krijgen ze een beeld van de trafiekintensiteit op de waterweg en van de actuele wachttijden aan de sluizen. Dit beeld bevat echter geen informatie over de individuele vaartuigen waardoor het niet privacy-gevoelig is en dus publiek kan worden aangeboden.

Digitale vaarkaarten zullen aangemaakt zijn voor de waterwegen van klasse Va. In 2009 zal ook gestart worden met de aanmaak van digitale vaarkaarten van de waterwegen van klasse IV.

Om de drempel van draadloze communicatie te verlagen zullen belangrijke (wacht)plaatsen met hot spots worden uitgerust zodat informatie in kader van RIS gratis kan geconsulteerd worden.

In het kader van het Europese implementatieproject IRIS Europe zal de realisatie van een ondersteund informatiesysteem bij calamiteiten, C@LRIS genaamd, begin 2009 opgeleverd worden.

Automatisatie kunstwerken

Sluizen en beweegbare bruggen vormen hoe dan ook obstakels in de afwikkeling van verkeersstromen op waterweg en weg. Het is dan ook zaak om er over te waken dat de bediening van kunstwerken op een veilige en vlotte wijze kan gebeuren met een minimum aan hinder voor de verschillende gebruikers. Automatisering van kunstwerken vormt hierbij een belangrijk instrument dat het mogelijk maakt om de passagetijd van schepen te verminderen.

Realisaties 2008

De Stalhillebrug wordt bediend vanuit de centrale bedieningspost te Plassendale. De brug van Wulpen over het kanaal Nieuwpoort-Veurne werd zó ingericht dat ze op een veilige manier door de waterweggebruikers kan worden bediend.

Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd in 2008 de mechanisering van twee sluizen voltooid waardoor een vermindering van doorvaartijd op dit traject wordt bereikt.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008

Te realiseren 2009

Het project voor de mechanisering van de tien sluizen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zal worden voltooid.

De Brusselsepoortsluis te Gent wordt geautomatiseerd voor zelfbediening door de schipper. Ook de kunstwerken op het kanaal Leuven – Dijle zullen geautomatiseerd worden, zodanig dat ze in 2010 van op afstand kunnen bediend worden.

1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Onderhoud van het hoofdwaterwegennet en het onderhoud van het net van kleinere waterlopen

Het planmatig onderhouden van onze waterwegen is van cruciaal belang voor het optimaal functioneren ons waterwegennetwerk. Het uitvoeren van planmatig preventief en structureel onderhoud van de bouwkundige en mechanische waterweginfrastructuur vormt de basis om de bedrijfszekerheid te verzekeren en waar nodig te verhogen.

Bijzondere aandacht gaat naar het vervangen van versleten infrastructuur en naar het vrijwaren van de diepgang van de waterwegen.

Onderhoud van infrastructuur

Realisaties 2008:

In 2008 werd binnen het ambtsgebied van de waterwegbeheerders voor buitengewoon onderhoud, inclusief vervangingen, 36 miljoen euro voorzien.

Meerdere mechanische en oleohydraulische installaties werden gereviseerd, hersteld of vernieuwd, zoals op de sluis te Zemst en op de sluizen en de pompstations van Moen en Bossuit op het kanaal Bossuit-Kortrijk.

Op diverse plaatsen werden in slechte staat verkerende oevers vernieuwd, metalen damwanden geïnspecteerd, hersteld en voorzien van een anti-corrosiebescherming en jaagpaden hersteld.

De Krakelebrug te Brugge werd gerenoveerd.

De brug op sluis 18 Bocholt over de Zuid-Willemsvaart werd vervangen.

Voor een uitgebreider overzicht van de realisaties in 2008 wordt verwezen naar de tabel in bijlage 5.

Te realiseren 2009:

In 2009 zullen diverse mechanische en oleohydraulische installaties worden gereviseerd en hersteld.

De herbouw van de Sint-Annabrug te Aalst en de vernieuwing van de elektromechanische uitrusting van de pompstations en sluizen te Moen en Bossuit zal verder voltooid worden.

Er wordt gestart met het herbouwen van de Scheepsdalebrug op het kanaal Brugge-Oostende te Brugge en met het herbouwen van de Zandvoordebrug te Oudenburg op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort.

Op de Boven-Zeeschelde zullen steigers, dukdalven en wachtpalen stelselmatig hersteld of vernieuwd worden. Ook in 2009 zullen sluizen op de Bovenschelde een preventief onderhoud krijgen.

Het programma van anti-corrosiebehandeling van damwanden zal verder gezet worden. Het herstellen of vernieuwen van oevers van het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal Leuven-Dijle wordt verder gezet.

De afronding van fase 2 van de “renovatie Dijle-afleiding” te Mechelen zijn ook gepland in 2009.

Twee jaagpadbrugjes langs de Demer zullen hersteld worden. De in slechte staat verkerende jaagpaden te Humbeek worden vernieuwd. Teneinde de veiligheid van de zwakke weggebruikers te blijven garanderen zal er te Leest een nieuwe fiets- en voetgangerbrug gebouwd worden over de Zenne, en dit ter vervanging van de huidige tijdelijke Baileybrug.

De herbouw van de brug van Tongerlo (Bree) over de Zuid-Willemsvaart wordt aangevat.

Daarnaast worden budgetten voorzien voor het verder zetten van het project voor het vernieuwen van de elektromechanische uitrusting van de sluizen op het Albertkanaal, het uitvoeren van het onderhoud van de jaagpaden en voor het uitvoeren van onderhoud van oevers, kaaimuren en bruggen langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen.

Onderhoudsbaggerwerken

Om de waterweg enerzijds als transportmodus rendabel te houden en om anderzijds de waterafvoer te verzekeren dient er regelmatig te worden gebaggerd. De scheepvaart vereist een bepaalde diepgang, de waterafvoer een bepaalde sectie. Om beide blijvend te garanderen is de baggerfrequentie per waterweg verschillend. Het zoeken naar gepaste oplossingen voor de behandeling en de berging van de vrijkomende baggerspecie vormt een belangrijke uitdaging.

Belangrijk in dit proces is het Sectoraal Uitvoeringsplan Bagger- en Ruimingspecie. Samen met de bekkenbeheerplannen zal dit de rode draad vormen in het baggerbeleid. Preventie, behandeling en afzet (hergebruik of bergen) zijn de achtereenvolgens te nemen stappen. Vermindering van landerosie, vermindering van aanvoer via lozingen en overstorten, vermindering van aanvoer uit bovenstroomse gebieden maken deel uit van de eerste stap. We besteden daarbij bijzondere aandacht aan de beperking van oevererosie en de aanleg en het onderhoud van sedimentatiebekkens. De tweede stap, behandeling, vormt een grote uitdaging. Bedoeling is over de nodige behandelingscapaciteit te beschikken. Aan de derde en laatste stap werd de voorbije jaren intens gewerkt, waardoor de opslagcapaciteit voor herbruikbare specie en de bergingscapaciteit voor te bergen specie in 2009 zal toenemen. Dit zal toelaten een aantal uitgestelde onderhoudsbaggerwerken uit te voeren.

Realisaties 2008:

Een heel aantal onderhoudsbaggerwerken werden gerealiseerd. Zo is er begonnen met de eerste fase van de baggerwerken voor het wegwerken van de historische achterstand op het kanaal Ieper-IJzer.

Inzake bergingscapaciteit is de overdiepte van Grimbergen afgewerkt, wat toelaat een beperkte hoeveelheid baggerspecie definitief te bergen via het terugstortprincipe. Er werd tevens een volgende fase ingezet in het dempen van de toevaaargeul langs de kanaalzijde aan de oude sluis te Wintam.

In bijlage 5 kunt u een uitgebreide opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren in 2009:

Onderhoudsbaggerwerken op de hoofdvaarassen van het Leie- en Bovenscheldebekken zijn eveneens gepland.

Buiten de reguliere aanpak van probleemlocaties voor de scheepvaart zal een aanvang worden gemaakt met baggeren in het Zeescheldebekken. Daarbij zal er vooral aandacht zijn voor knelpunten voor de scheepvaart op de Zeeschelde, de Beneden-Nete en de Beneden-Dijle. Ook de waterafvoer zal bijzondere aandacht krijgen. Meer bepaald zal worden gefocust op de doorstroming van het hinterland naar de tijrivieren, ter hoogte van de uitwateringssluizen.

Na het afwerken van de overdiepte van Grimbergen is er op het Zeekanaal Brussel-Schelde bergingscapaciteit voorhanden voor het verderzetten van de onderhoudsbaggerwerken op het Zeekanaal Brussel-Schelde.

De baggerwerken op het kanaal Leuven-Dijle zullen verdergezet worden.

De onderhoudsbaggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zullen worden aangevat zodra alle vergoedingsvereisten voor het baggeren en bergen zijn vervuld.

Op het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden waar nodig lokale baggerwerken uitgevoerd om ondiepten weg te werken.

Een permanente opdracht voor de komende jaren is het operationeel houden en verder uitbouwen van het sedimentlaboratorium ter ondersteuning van het waterbeheer en -beleid. Om de blijvende en constante kwaliteit te garanderen wordt o.a. het kwaliteitsinformatiesysteem LIMS (Lab Information Management System) geïntroduceerd.

1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg

Om de troeven van Vlaanderen als de ideale vestigingsplaats voor logistieke activiteiten te promoten en om de voordelen van de binnenvaart beter te benutten, wordt het transport over de waterweg met verschillende maatregelen gestimuleerd om zo een verhoging van de scheepvaarttrafiek te realiseren.

Hiertoe wordt een diversificatie van het transport over het water nagestreefd door nieuwe technieken en productgroepen en worden financiële en andere steunmaatregelen voorzien. Binnen het Flanders Inland Shipping Network (FISN) worden in overleg met de sector enkele knelpunten aangepakt om de ideale logistieke vestigingsplaats die Vlaanderen is te blijven garanderen. In het bijzonder wordt hier gedacht aan het ontbreken van een communicatienetwerk, de drempels bij instroom in het beroep van binnenschipper en het tekort aan kleine schepen.

Daarnaast worden maatregelen genomen om goederen te kunnen overslaan binnen een redelijke termijn, worden bedrijven ondersteund in de uitvoering van hun logistieke keuze en worden waar mogelijk watergebonden terreinen (her)ontwikkeld.

Realisaties 2008:

In het kader van het project van de estuaire vaart werden in 2008 drie containerschepen ingezet die lijndiensten verzorgen tussen Zeebrugge en het hinterland.

In 2007 werd het Vlaams impulsprogramma voor emissiearme motoren voor binnenvaartschepen opgestart. In totaal werden 95 aanvraagformulieren ontvangen, waarvan 75 in aanmerking komen voor subsidie. Momenteel worden deze subsidiedossiers uitbetaald.

Er werd een goedkeuring gegeven voor het subsidiëren van containers die geschikt zijn voor transport te water van huishoudelijke afvalstoffen in Vlaams-Brabant.

Voor de oprichting van het Centraal Boekingsplatform (CBP) is de samenwerkingsovereenkomst opgemaakt. De statuten van het CBP zijn in opmaak.

De maatregel ‘Steun Intermodaal Vervoer’ is uitgewerkt en wordt geïmplementeerd.

Tijdens de derde ronde van het Flanders Inland Shipping Network (FISN) werden een aantal nieuwe acties opgezet en afspraken gemaakt waaronder:

- om, in het kader van de doelstelling om de waterwegen CEMT-klasse IV ten volle in te schakelen in de transport- en logistieke keten, de problematiek van het dreigend tekort aan kleine binnenschepen gecoördineerd aan te pakken
- een budget van 600.000 euro vrij te maken voor het aanschaffen van een binnenvaartsimulator die zal ingezet worden in de opleiding van scheepsbemanning. In 2008 wordt hiertoe een samenwerkingsovereenkomst tussen Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) en het Eigen Vermogen Flanders Hydraulics – Waterbouwkundig Laboratorium (WL) opgesteld.
- het overleg tussen havens en binnenvaartsector te intensifiëren

Te realiseren 2009:

In 2009 is het de bedoeling dat:

- voor het transport van huishoudelijke afvalstoffen in Vlaams-Brabant en in de Antwerpse Kempen de modus binnenvaart effectief benut wordt;
- het CBP operationeel is;
- de maatregel ‘Steun Intermodaal Vervoer’ verder wordt opgevolgd;
- voor het volwaardig bedienen door de binnenvaart van de linkeroever en van het Deurganckdok in de haven van Antwerpen, een maatregel ter goedkeuring aan Europa wordt voorgelegd.

De uitvoering van alle FISN-acties wordt verder gezet.

Daarnaast zal een steunmaatregel voor het vervoer van palletten via de binnenvaart worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Er wordt ook een proefproject opgezet voor het consolideren van kleine containervolumes in de haven van Antwerpen.

Verder wordt de job-aantrekkelijkheid in de binnenvaartsector verbeterd.

In 2009 moet de afgesloten samenwerkingsovereenkomst leiden tot de gezamenlijke realisatie door PBV en WL van een binnenvaartsimulator voor de praktijkopleiding voor de navigatie en het manoeuvreren met binnenvaartschepen en voor onderzoek met inbegrip van onderhoud en ontwikkeling ervan.

Bovendien wordt onderzocht hoe samen met de private sector het gebruik van kleine schepen kan gestimuleerd worden en blijft de aandacht gevestigd op het invoeren van schone motoren in de binnenvaart.

De aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden

De succesvolle PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties blijft een belangrijke maatregel. De privé-partner en de overheid stimuleren daarbij gezamenlijk het goederenvervoer via de waterweg en brengen zelfs in heel wat gevallen een modale verschuiving tot stand.

De afgelopen 10 jaar zijn in het kader van deze regeling niet minder dan 139 aanvragen ingediend voor de aanleg van een laad/losinstallaties. Daarvan waren in juli 2008 al 69 projecten in gebruik, 10 in aanbouw en 50 in de studiefase.

Eind 2007 vertegenwoordigde de overslag op de in gebruik zijnde projecten 640.000 vermeden vrachtwagenritten op jaarbasis. De inlandterminals namen in 2007 een containeroverslag van 515.791 TEU¹ voor hun rekening.

Het is verheugend vast te stellen dat heel wat projectaanvragen de renovatie of verlenging van bestaande kaaimuren betreffen. Dit past in de beleidsdoelstelling om overslagmogelijkheden op in onbruik zijnde kaaimuren te valoriseren.

Realisaties 2008:

Sinds 2008 richt het PPS-project zich ook op de overslag van goederen van een schip naar een ander schip. Gelet op de nieuwe initiatieven die er ontstaan waarbij in het transport van goederen op de waterweg een tussenstap wordt voorzien om ladingen van het ene schip naar het andere over te brengen door installaties die zich op de oever bevinden, werd beslist om deze wijze van transport, die vooral de kleine waterwegen en het transport van kleine partijen goederen ten goede komt, mede op te nemen in het project. Dergelijke projecten beogen een laad- en losinstallatie te bouwen voor opdeling, concentratie of herschikking van lading.

Te realiseren 2009:

De succesvolle PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties zal onverminderd worden verder gezet.

Met het oog op het afsluiten van PPS-projecten wordt in de begroting 2009 opnieuw een bedrag voorzien à rato van 10 miljoen euro.

Tevens zal de aandacht in 2009 gaan naar de evaluatie van de regeling in het kader van de aanmelding van de verlenging ervan na 2010.

Ondersteunen van bedrijven bij het uitvoeren van hun (alternatieve) logistieke keuze.

Omdat de binnenvaart soms nog onvoldoende gekend is bij niet-gebruikers, is het nodig om het vervoer via de waterweg te stimuleren en te promoten en bedrijven in hun keuze te ondersteunen. Bij het optimaliseren van hun goederenstromen dienen bedrijven modusneutrale informatie te krijgen, zodat ze een optimale logistieke keuze kunnen maken.

Realisaties 2008

Vanuit de samenwerkingsovereenkomst tussen de waterwegbeheerders, Unizo en VOKA werden door het inschakelen van transportdeskundigen bedrijven geholpen met het vinden van de weg naar het vervoer via de binnenvaart en de Shortsea Shipping (SSS). Hiervoor werden vergelijkende kostenanalyses gemaakt, werd praktische informatie over de vervoersorganisatie en de technische aspecten daarvan verstrekt en werd er gezocht naar mogelijkheden tot het clusteren van ladingen en het in contact brengen met operatoren van inland terminals en bevrachters. Daarnaast werd een aantal KMO's geholpen bij het vinden van watergebonden terreinen.

De inzet van de transportdeskundigen leidt in 2008 in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV tot een vergevorderde realisatie van een modal shift van 1.045.000 ton. Een deel van dit tonnage heeft betrekking op volumes die gerealiseerd worden na het bouwen van kaaimuren in 2008 en 2009. Er worden 113 miljoen tonkm van de weg gehaald wat overeenstemt met 50.000 vrachtwagenritten per jaar over 100 km.

¹ Twenty feet equivalent unit, dit zijn containers van 6,10m X 2,6m X 2,4m met een volume van 39m³.

De inzet van de transportdeskundige binnen het werkgebied van nv De Scheepvaart leverde sinds medio 2006 een reële modal shift van ca. 630.000 ton goederen op, wat het equivalent vertegenwoordigt van 60 miljoen tonkm.

Daarnaast werden de nodige acties genomen voor de introductie van palletvervoer via de binnenvaart, de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen en voor de marktpotentie van kleine schepen. Een proefproject voor Roll on – Roll off transport op het Albertkanaal werd uitgewerkt.

Er werden oplossingsrichtingen uitgewerkt inzake de problematiek van de afhandeling van ‘kleine’ containervolumes in de Antwerpse haven samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Te realiseren 2009:

De inzet van transportdeskundigen in het kader van de samenwerkingsovereenkomsten tussen de waterwegbeheerders, VOKA en Unizo wordt verder gezet met nieuwe sensibiliseringsacties en met de actieve promotie en prospectie van de KMO-markt. Het aanbod van de waterweg als volwaardig vervoersalternatief zal een permanent element blijven in de communicatie naar de bedrijfswereld zodat het toenemend bewustzijn van de voordelen van de waterweg worden omgezet in concrete modal shift-dossiers.

De resultaten van de probleemanalyse en de uitwerking van mogelijke oplossingsrichtingen inzake de afhandeling van ‘kleine’ containervolumes in de Antwerpse haven zullen worden geïmplementeerd in één of meer proefprojecten.

De introductie van het palletvervoer wordt verder gezet, net als de ontwikkeling van watergebonden terreinen.

Er zal aandacht worden besteed aan het samen met de private sector stimuleren van het gebruik van kleine schepen, aan het invoeren van schone motoren en aan het aantrekken van geïnteresseerden voor opleiding.

(her)ontwikkeling van watergebonden terreinen

Beschikken over voldoende en goed uitgeruste watergebonden bedrijventerreinen is van groot belang om nieuwe watergebonden activiteiten te kunnen ontwikkelen en om het gebruik van de binnenvaart als volwaardige transportmodus en als vitaal onderdeel van de totale logistieke keten verder te kunnen optimaliseren. Zo kan er blijvend voldaan worden aan de vraag van nieuwe en bestaande gebruikers naar het ontwikkelen van watergebonden activiteiten.

Er is ook nood aan een instrument dat het effectief watergebonden handelen van bedrijven, die op deze terreinen gevestigd zijn of die er zich willen vestigen, verzekert. Het uitoefenen van het voorkeepsrecht is een belangrijk instrument om de waterwegbeheerders toe te laten nieuwe terreinen langs hun waterwegen aan te kopen en te (laten) ontwikkelen.

Realisaties 2008

Het terrein ex- Forges de Clabecq werd gesaneerd. Hierbij werd ongeveer 200.000 ton vervuilde grond afgegraven en is 10,5 hectare ruimte vrijgekomen voor watergebonden bedrijven, diensten, recreatie en wonen.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren 2009

Op het terrein ex-Forges de Clabecq en op het bedrijventerrein Woestijne zal worden verder gewerkt aan de in het vooruitzicht gestelde ontwikkelingen.

De uitbouw van het bedrijventerrein Eilandje Zwijnaarde zal in overleg met de andere partners worden voorbereid. Daarbij wordt voorzien in een samenwerkingsovereenkomst en de afwerking van het noordelijk deel (ten noorden van de E40).

In 2009 is de verwerving van een aantal terreinen langs het Albertkanaal voorzien.

In 2009 worden de werkzaamheden van het coördinatieplatform voor het **Economisch Netwerk Albertkanaal** in samenwerking met de ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Mobiliteit en Economie verder gezet.

In dit plan ik volgende waterweg-gerelateerde acties:

- inrichtings- en ontsluitingswerken (wegenis, riolering, groenvoorziening) van het watergebonden bedrijventerrein Beverdonk (Grobbendonk);
- invulling van de tweede fase van het bedrijventerrein Genk-Zuid (zone Kaatsbeek);
- inrichtings- en ontsluitingswerken (wegenis, riolering, groenvoorziening) en invulling van het watergebonden bedrijventerrein Hezemeer-Heide (Laakdal);
- ontbossing en start van de bouwwerken van verschillende projecten op het bedrijventerrein Genk-Zuid/Mobility Centre;

1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven

1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken

Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject

Algemeen

Om de economische poorten en knooppunten in Vlaanderen bereikbaar te houden tijdens werkzaamheden, wordt er aandacht besteed aan het beperken van de hinder die deze infrastructuurprojecten met zich meebrengen. Hinder kan echter niet volledig vermeden worden. Een oplossing hiervoor zijn de zogenaamde minder hinder maatregelen.

Voor een aantal infrastructuurprojecten worden daarom de verschillende alternatieven en werkwijzen onderzocht en wordt de totale kostprijs, dit is de bouwkost en de maatschappelijke kost voor de weggebruikers en de omwonenden, berekend. Zo kan de meest aangewezen werkwijze gekozen worden.

Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer wordt het ADA-platform gebruikt om allerlei gegevens i.v.m. het beheer van de gewestwegen bij te houden en te visualiseren. Dit ADA-platform bevat een werfmodule waarin geplande wegenwerken op gewestwegen op een uniforme manier worden gecentraliseerd en doorgestuurd naar het Verkeerscentrum en het nieuwe coördinatiepunt wegenwerken.

Sinds eind 2006 is in alle provinciale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer een bereikbaarheidsadviseur operationeel. Deze bereikbaarheidsadviseur wordt ingeschakeld bij allerlei projecten waar de bereikbaarheid van voornamelijk zelfstandige ondernemers wordt gewijzigd. Hij speelt een belangrijke rol als tussenpersoon tussen de overheid en de ondernemer, en dit vanaf de ontwerpfasen tot en met de uitvoering.

Communicatie is een essentieel onderdeel van minder hinder. Het agentschap Wegen en Verkeer heeft in dit kader ook een aantal initiatieven genomen in de voorbije jaren.

In bijlage 5 kan u hiervan enkele voorbeelden vinden.

Ook voor de waterwegbeheerders vormen minder hinder maatregelen een voortdurend aandachtspunt bij de uitvoering van de infrastructuurwerken waarbij zowel de weg- als de waterwegsector zijn betrokken.

Realisaties 2008

Een slechte coördinatie van wegenwerken levert veel wrevel op bij weggebruikers en omwonenden. Daarom het werd in uitvoering van het regeerakkoord eind 2007 het CoördinatiePunt Wegenwerken (CPW) opgericht dat toegankelijk is voor alle opdrachtgevers van wegenwerken in Vlaanderen. Met het CPW is een eerste stap gezet voor een betere coördinatie van de wegenwerken in Vlaanderen. De werking van het CPW is nog niet zoals deze vooropgesteld werd doordat wegwerkzaamheden niet verplicht moeten aangemeld worden alsook omdat de coördinatoren enkel mogelijke conflicten kunnen signaleren. Door een koppeling met het GIPOD (Generiek Informatie Platform voor werken op het Openbaar Domein) zal het ingeven van de informatie over (toekomstige) wegeniswerken maar eenmalig dienen te gebeuren. Het GIPOD beoogt één uniek en generiek informatie-uitwisselingsplatform inzake activiteiten en processen die zich afspelen ter hoogte van het openbaar domein in het Vlaamse Gewest.

Het inlassen van “minder hinder maatregelen” in de bestekken van AWV is niet langer uitzondering maar regel. In alle projecten houden de ontwerpers van bij het begin rekening met de concrete situaties en schrijven voorschriften voor die door de aannemers nageleefd moeten worden. De projectingenieurs moeten sinds dit jaar ook al voorafgaand aan de aanbesteding meedelen welke minder hinder maatregelen worden voorzien in het lastenboek.

Voor de afwikkeling van het wegverkeer wordt verder samengewerkt met het Vlaams Verkeerscentrum. In overleg met het Verkeerscentrum worden voor grote werken op de autosnelwegen voorafgaande afspraken gemaakt over de uitvoeringswijze en –perioden. Zo werden in 2008 enkele belangrijke projecten op de E17 gerealiseerd met minimaal noodzakelijke hinder. In het bijzonder wordt maximaal rekening gehouden met verkeersluwe periodes om de uitvoering van grote onderhoudswerken te laten plaats vinden, zoals de periode van half juni tot eind augustus.

In 2008 werd verder gewerkt aan de toepassing van de EXIN-formule die bij gecombineerde wegenis- en rioleringsprojecten toelaat verschillende uitvoeringsmethoden te vergelijken door niet enkel de aanlegkosten maar ook de maatschappelijke kosten van de hinder in rekening te brengen. Dit ondersteunt de keuze van de optimale uitvoeringsmethode.

Deze EXIN-formule is een methode om de maatschappelijke kosten die ontstaan bij hinder door wegeniswerken en rioleringswerken te berekenen. De ontwikkeling vond plaats in onderlinge samenwerking tussen VLARIO en AWW. Op basis van een onderzoekstudie heeft een team van de Universiteit van Hasselt de formule uitgewerkt. Het doel van de studie was tweeledig. Enerzijds de berekening van de externe kosten die gepaard gaan met de respectievelijke bouwmethodes en anderzijds het veralgemenen van de onderzoeksmethodes om te komen tot een methodiek en berekeningsmodel.

De formule houdt rekening met de verkeersimpact (tijdkosten en brandstofkosten) en omzetverlies van lokale handelaars. Een verdere uitwerking van de ongevalkosten, infrastructuurslijtage en milieukosten is voorzien.

Binnen AWW werden een aantal proefprojecten met de EXIN-formule onderzocht. Door het gebruik van de EXIN-formule vindt er een afweging van mogelijke alternatieven naar fasering en uitvoeringsmethoden plaats. De berekening van alle kosten geeft een correcter zicht bij de vergelijking van alternatieven. AWW zal de EXIN-formule toepassen daar waar het agentschap als opdrachtgever of als medefinancier optreedt, indien meerdere handelaars in de werfzone betrokken zijn en alternatieve uitvoeringstechnieken mogelijk zijn.

Deze formule werd ondertussen verfijnd door toevoeging van modelmatige analyses en zal nog verder bijgestuurd worden. In het kader van PIM bestaat interesse vanuit het buitenland voor de EXIN-formule.

Omdat wegenwerken bijna steeds gepaard gaan met een minimum aan hinder en het soms ook onmogelijk is om de hinder te beperken, is een correcte en tijdige communicatie essentieel binnen het totale pakket van minder hinder maatregelen. Alle territoriale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer hebben een communicatieverantwoordelijke aangewezen. Naast de communicatie rond wegenwerken, ondersteunt deze communicatieverantwoordelijke ook het afdelingshoofd op het vlak van communicatie en draagt hij bij tot het stroomlijnen van de interne en externe communicatie door het agentschap

In 2008 werden voor de werken op de belangrijke assen enkele weken op voorhand borden geplaatst met aankondiging van de periodes van hinder, dit alles volgens de richtlijnen die door de afdeling verkeerskunde werden uitgewerkt.

In het kader van de internationale samenwerking binnen PIM (Partnerprogramma Infrastructuur Management) tussen AWW, Rijkswaterstaat (Nederland) en de Highway Agency (Engeland) werden in 2008 ervaringen uitgewisseld betreffende minder hinder maatregelen..

AWW ondersteunde het initiatief van de VVSG om een brochure en checklist over minder hinder initiatieven voor de gemeenten uit te werken. In navolging hiervan heeft AWW met het VVSG het voornemen om een kenniscel uit te werken rondom Minder Hinder. Bij deze kenniscel kan men terecht met vragen over hoe om te gaan met minder hinder, voor voorbeelden van minder hinder maatregelen, over de checklist, ...

Extra dynamische signalisatie is ook regel geworden bij grote wegenwerken. Via de vaste dynamische portieken boven de snelweg en bijkomende dynamische informatieborden worden de weggebruikers geïnformeerd over de omleidingroutes of verwachte hinder. Bij de werken op de E17 en de N49 werd geëxperimenteerd met een systeem voor de automatische detectie en het dynamisch aangeven van de

filestaart. Daarenboven werd bij de werken op de E17 met een systeem geëxperimenteerd dat de reistijden over het traject met de wegenwerken en over de alternatieve route berekent en afficheert.

Om de hinder die veroorzaakt wordt door mobiele werkzaamheden op autosnelwegen tot een minimum te herleiden, werd een methodiek van 'toegelaten tijdsvensters' ingevoerd. Deze bepalen dat aannemers alleen nog werkzaamheden kunnen uitvoeren in de meer verkeersluwe periodes.

De bouw van de nieuwe Noorderlaanbrug in Antwerpen in het kader van het Masterplan Antwerpen wordt uitgevoerd zonder onderbreking van de scheepvaart tijdens de bedieningstijden van de sluizen op het Albertkanaal. Het wegverkeer zal tijdens de uitvoering van de werken steeds doorgang kunnen blijven hebben, zij het met verminderde capaciteit.

Bij de uitvoering van werken aan bruggen over de waterwegen worden de nodige maatregelen genomen om, in overleg met de plaatselijke overheid en de politie, de hinder voor de bevolking zo veel mogelijk te beperken. In de meeste gevallen wordt, afhankelijk van de werken, voor de fietsers- en voetgangers een veilige doorgang voorzien.

In sommige gevallen wordt de nieuwe brug gebouwd naast de bestaande brug, die in afwachting van haar afbraak, nog gedurende de uitvoering van de werken verder door het wegverkeer, evenals door de trage weggebruikers kan worden gebruikt. In andere gevallen wordt dan weer naast de nieuw te bouwen brug een tijdelijke fiets- en voetgangersbrug aangelegd.

Te realiseren 2009

AWV ondersteunde het initiatief van de VVSG om een brochure en checklist over minder hinder initiatieven voor de gemeenten uit te werken. In navolging hiervan heeft AWV met het VVSG het voornemen om een kenniscel uit te werken rondom Minder Hinder. Bij deze kenniscel kan men terecht met vragen over hoe om te gaan met minder hinder, voor voorbeelden van minder hinder maatregelen, over de checklist, ...

In de loop van 2009 zal het communicatieplan AWV gefinaliseerd worden. In dit communicatieplan zal er een apart hoofdstuk gewijd worden aan de minderhinderproblematiek.

De inzet van bereikbaarheidsadviseurs bij wegenwerken met hinder voor omwonenden zal voortgezet worden.

In 2009 zullen proefprojecten plaats vinden voor de clustering van onderhoudscontracten. Door verschillende types van onderhoud in één groot pakket samen te voegen, wordt onder andere verwacht dat de uitvoering van deze werken minder hinder met zich meebrengt omdat de aannemer zich zodanig zal organiseren dat hij meerdere taken gecombineerd zal uitvoeren in plaats dat elke taak door een andere aannemer op een ander tijdstip wordt uitgevoerd.

Bij de onderhandelingen voor de realisatie van de missing links zal het aspect minder hinder een a gunningscriterium zijn.

Met de VVSG zal gewerkt worden aan de uitbouw van een kenniscentrum minder hinder waar allerhande informatie omtrent minder hinder maatregelen gecentraliseerd zal worden.

Het beperken van de hinder, in het bijzonder ook voor de trage weggebruikers, zal ook in 2009 een permanent aandachtspunt vormen bij de planning en de uitvoering van werken.

Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken

Om alle werkzaamheden aan wegen te coördineren heeft eind 2006 de aanbesteding en de gunning voor de uitbouw van een coördinatiepunt voor wegenwerken (CPW) plaatsgevonden. In eerste instantie is dit coördinatiepunt bedoeld om alle werkzaamheden aan gewestwegen te coördineren. Tevens zal dit coördinatiepunt als centraal aanspreek- en informatiepunt voor alle betrokkenen (inclusief gemeentebesturen, aangelanden, weggebruikers, e.d.) fungeren met als doel de communicatie tussen de diverse betrokkenen bij openbare werken te verbeteren en de optimale bereikbaarheid voor iedereen te verzekeren.

Realisaties 2008

Vanaf begin 2008 is het coördinatiepunt wegenwerken (CPW) volop operationeel geworden. Alle werken op gewestwegen, evenals de voorziene omleidingen, worden in de databank opgenomen en gescreend op conflicten waarna ze zichtbaar worden voor de bezoeker van de website

www.wegenwerken.be

Ongeveer 98 % van de Vlaamse gemeenten zijn aangemeld bij het CPW. Het vergt een continue opvolging van de coördinatoren om de informatie in de CPW applicatie actueel en accuraat te houden. Momenteel zijn er ongeveer 2.500 wegenwerken aangemeld in het CPW. Maandelijks telt men 10.000 unieke bezoekers van de website. Eind juli 2008 waren er reeds meer dan 4.000 conflictrapporten gegenereerd en beoordeeld. Door de koppeling met GIPOD zal de wegbeheerder maar eenmalig de informatie over de voorgenomen wegwerkzaamheden dienen in te geven. Tussen de verschillende systemen van de overheid zullen deze gegevens worden uitgewisseld. Door een grotere invullinggraad is het mogelijk om meer conflictrapporten te genereren. De coördinatoren van het CPW hebben momenteel enkel een signalerende functie in geval van mogelijke conflicten. Zij hebben geen afdwingbare rol.

Zowel het vrijblijvende karakter van aanmelding van geplande werkzaamheden als de niet afdwingbare rol van de coördinatoren zorgen ervoor dat het project nog niet ten volle werkt zoals vooropgesteld werd.

In 2008 werden ook alle steden en gemeenten bezocht om het initiatief bekend te maken en hen de mogelijkheid te bieden om het CPW ook te gebruiken. Ook voor de gemeentewerken en werken van andere opdrachtgevers wordt de conflictanalyse doorgevoerd binnen het CPW.

In de loop van het jaar werden heel wat conflicten gedetecteerd. Door overleg tussen de opdrachtgevers konden de noodzakelijke acties worden genomen om de afstemming van de werken op elkaar te verbeteren.

Elk jaar organiseert het Agentschap Wegen en Verkeer zes mobiliteitscampagnes. De eerste campagne, die liep van 14 januari 2008 tot 10 februari 2008, stond in het teken van het Coördinatiepunt Wegenwerken. Met de slogan “wegenwerken.be – Ga daar kijken om vlot te rijden” wilde deze campagne het bestaan van het CPW bij het grote publiek bekend maken.

In de loop van 2008 werd het systeem achter het CPW ook verder geoptimaliseerd. Bijkomende wijzigingen werden opgestart om het CPW nog gebruiksvriendelijker en performanter te maken.

Te realiseren 2009

In 2009 zal dit coördinatiepunt verder werken aan de coördinatie van de werkzaamheden op de Vlaamse gewestwegen en de belangrijkste gemeentewegen.

In 2009 zal het Coördinatiepunt Wegenwerken opnieuw het thema vormen van een van de zes mobiliteitscampagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze campagne wil dit keer niet alleen de naambekendheid van het CPW vergroten, maar wil ook informeren over wat www.wegenwerken.be inhoudelijk te bieden heeft.

In de loop van 2009 zal ook een tweede versie van het CPW worden uitgebracht die de belangrijkste technische tekortkomingen uit de eerste versie zal verhelpen en die de invoer van gegevens zal vereenvoudigen. Hierdoor zal de applicatie gebruiksvriendelijker worden door o.a. het verhogen van de snelheid waarmee ingegeven informatie verwerkt wordt.

Samen met het AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen) zal AWW meewerken aan het uitwerken van het. Het GIPOD heeft tot doel om de databanken van de verschillende grote opdrachtgevers zoals nutsmaatschappijen, grote steden, agentschappen, ... met elkaar informatie te laten uitwisselen. Hierdoor zal het CPW eenvoudig de bestaande informatie uit de databanken van opdrachtgevers kunnen gebruiken zonder dat er een nieuwe en afzonderlijke ingave dient te gebeuren in het CPW. Daardoor zal het CPW door nog meer opdrachtgevers binnen Vlaanderen gebruikt worden.

Uitwerken en implementeren van minder-hindermaatregelen in de waterbouwsector

Realisaties 2008:

In afwachting van de herziening van het standaardbestek 230 voor de waterbouw, werden voor opname in de bijzondere bestekken bepalingen voor minder-hindermaatregelen uitgewerkt. Deze bepalingen hebben zowel betrekking op de gunnings- als de uitvoeringsfase van de waterbouwkundige infrastructuurprojecten.

Bij projecten, die een effectieve hinder voor het weg- en/of scheepvaartverkeer meebrengen, wordt het aspect “beperken van de hinder” als criterium voor gunning opgenomen.

In de bestekken voor waterbouwkundige werken worden eveneens de nodige bepalingen opgenomen inzake de beperking van de onderbreking van het scheepvaartverkeer. Zo wordt voorgeschreven wanneer scheepvaartonderbrekingen kunnen worden toegestaan en hoe lang die maximaal mogen duren.

Bij sommige werken wordt de aanvoer van constructiematerialen en grondstoffen via de waterwegen in het bestek voorgeschreven, zodat de hinder op de weg ingevolge de uitvoering van de werken in belangrijke mate wordt verminderd.

Te realiseren 2009:

Bij de herziening van het standaardbestek 230 worden de nodige bepalingen opgenomen voor het nemen van minder hindermaatregelen gedurende de infrastructuurwerken. Zowel tijdens de planningsfase als de gunnings- en uitvoeringsfase van de projecten zullen de minder hindermaatregelen een belangrijk aandachtspunt zijn.

1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten

Via-Invest

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging op het gebied van openbare werken te realiseren. Er werden 6 projecten opgenomen in de lijst van prioritair aan te pakken missing links via alternatieve financiering. Het oorspronkelijk voorgestelde project m.b.t. de Scheldebrug N16 Temse-Bornem werd vervangen door het project van de Netebrug te Duffel (VR 31 maart 2006). Na besprekingen bleek ook dit geen rendabel PPS-project te kunnen worden. Op 31 maart 2008 heeft de Vlaamse Regering het project van de N60 te Ronse als een rendabel PPS-project toegevoegd aan de lijst. De noodzakelijke financiële inbreng van het Vlaamse Gewest valt binnen de meerjarenbegroting voor wegeninfrastructuur waar 66 miljoen euro is voorzien.

Via-Invest zal instaan voor de realisatie van de volgende infrastructuurwerken:

- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem;
- de Noord-Zuid verbinding te Houthalen-Helchteren (N74);
- de Kempense Noord-Zuid verbinding (N19);
- de verbinding in het hoofdwegennet tussen de N49 te Westkapelle Knokke en de N31 te Brugge, ook AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge genaamd;
- vervolledigen van de zuidelijke tak van de R4 te Gent en Merelbeke;
- aanleg van de omleiding van Ronse in de N60.

Voor een efficiënte realisatie van deze zes geselecteerde opdrachten werden enkele geïntegreerde totale studieopdrachten opgestart. Door de geïntegreerde aanpak van deze studies worden verschillende deelaspecten en procedures (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, mer, risicomanagement, opmaak van een referentieontwerp en aanbestedingsdocumenten voor wegenis, kunstwerken en elektromechanische installaties) optimaal op elkaar afgestemd. Deze aanpak moet een snelle vooruitgang van deze projecten mogelijk maken.

Realisaties 2008

Alle te standaardiseren documenten werden geleverd en zijn reeds in gebruik bij de opgestarte gunningsprocedures.

Op 7 maart 2008 zijn in het kader van alternatieve financiering van openbare werken (Via-Investprojecten) door de Vlaamse Regering de standaard DBFM (Design Build Finance and Maintain)-overeenkomsten goedgekeurd (VR PV 2008/08 – punt 0009). Ook de technische studieopdracht opgestart voor de opmaak van standaard outputspecificaties en gunningcriteria is afgerond in 2008. Door deze standaardisatie zullen de kosten voor de publieke en private partners tijdens het gunningproces aanzienlijk verminderen. Een dergelijke standaardisatie verkort het leerproces en versnelt de evolutie naar goede praktijk.

De ‘Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem’ is het eerste Via-Invest project dat van start is gegaan in 2007. Zowel de werken als de financiering ervan zijn in september 2007 samen met deze voor het spoorproject gegund. De realisatie is aangevat in oktober 2007 en de gefaseerde uitvoering ervan zal tot een voorziene ingebruikname van de volledige nieuwe infrastructuur leiden in het voorjaar van 2012. De SPV Via-Zaventem werd op 11 oktober 2007 opgericht.

Ondertussen is in 2008 een tweede Via-Invest project, de Noord-Zuidverbinding Kempen, op de markt gebracht. De DBM-aankondiging vond plaats op 11 maart 2008. De kandidatuurstelling diende te gebeuren tegen 6 mei 2008 en op 6 juni 2008 werd het selectieverslag van de kandidatuurstelling goedgekeurd door de Raad van Bestuur van Via-Invest. In de tweede helft van 2008 zal het bestek aan de geselecteerde kandidaten worden bezorgd en zullen de onderhandelingen met de kandidaat consortia opgestart worden.

De voorbereidingen voor het op de markt brengen van de volgende Via-Invest projecten worden ook in 2008 getroffen: R4 Zuid, de AX en de N-Z-Limburg. Het kapitaal van VIA-invest werd in 2008 met 18,1 miljoen euro verhoogd. Dit extra kapitaal werd ingebracht door PMV (Participatiemaatschappij Vlaanderen).

Te realiseren 2009

De onderhandelingsprocedure voor de N-Z Kempen zal verder lopen in 2009.

De onderhandelingsprocedure van de R4, de AX en de N-Z Limburg zullen in 2009 worden opgestart. De N60 zal daarop volgen.

De realisatie van de projecten zal, na uitwerking van de geïntegreerde studies en na de gunning starten. Zie ook hoofdstuk 1.1.1.

Betalen voor infrastructuur en hervorming van de autofiscaliteit / Kilometerheffing

Algemeen

Het Vlaams regeerakkoord 2004-2009 stelt dat we streven naar de invoering van het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur. Ter uitvoering van deze bepaling werd het nodige studiewerk uitgevoerd en overleg gepleegd met de andere gewesten. Een concreet voorstel tot invoering van een wegenvignet met compensatie via de verkeersbelasting voor de Belgen gaf aanleiding tot opmerkingen en bezwaren vanwege de Europese Commissie.

Op 23 maart 2007 verklaarde de Vlaamse regering zich bereid tot open overleg met Nederland en de andere buurlanden alsook met de Europese Commissie. Omdat dit overleg de nodige tijd vergt, zal 1 januari 2009 als mogelijke datum van inwerkingtreding wellicht niet langer houdbaar blijven.

Naar aanleiding van de parlementaire discussies over een (slimme) kilometerheffing als alternatief voor de invoering van een wegenvignet, organiseerde de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie in het Vlaams Parlement op 26 juni 2007 een hoorzitting over de invoering van

een 'slimme' kilometerheffing. Met dit laatste wordt een heffing per gereden kilometer bedoeld, die gedifferentieerd kan worden naar plaats, tijd, milieukeurmerken van het voertuig en/of rijgedrag.

Realisaties 2007-2008

De Vlaamse Regering verklaarde zich in 2008 voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich daarbij te inspireren op het Duitse systeem, LKW-Maut. De invoering mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. In dit kader pleegde de minister-president overleg met zijn Nederlandse collega en met zijn Waalse en Brusselse collega. Op ambtelijk niveau werd verder studiewerk verricht.

Aansluitend hierbij, wenst de Vlaamse Regering verder te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van een grotere variabilisering van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens.

Te realiseren 2008-2009

Vlaanderen volgt nauwgezet de herziening van de richtlijn 1999/62/EG betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen op. Deze 'Eurovignetrichtlijn' bepaalt immers de kriteriën voor de uitwerking van een kilometerheffing voor vrachtverkeer.

In 2009 streeft de Vlaamse Regering ernaar het engagement ten aanzien van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens (gezamenlijk in de Benelux) verder voor te bereiden, enerzijds door te streven naar een politiek akkoord met de Gewesten en anderzijds door een voorstel van implementatie voor maatschappelijk debat aan de MORA voor te leggen op basis van het volledige dossier van de ambtelijke werkgroep.

1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg

Gebiedsgerichte samenwerking

De oplossing van complexe mobiliteitsproblemen vereist een samenwerking tussen de verschillende bestuurniveaus en actoren over de beleidsdomeinen heen.

De mobiliteitsconvenanten houden in dat er naast de Vlaamse overheid, namelijk AWW of De Lijn, een overeenkomst wordt gesloten met één of meerdere gemeenten. Ook andere partijen kunnen betrokken worden in het af te sluiten convenant.

In het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' worden door AWW ook de provinciebesturen en enkele belangengroepen zoals de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en de Ouders van Verongelukte Kinderen betrokken.

Verder is het START-programma een voorbeeld van meer uitgebreide en gebiedsgerichte samenwerking, waarbij o.a. ook de NMBS en de provincie Vlaams-Brabant van nabij betrokken worden. Omdat we geloven in de voordelen van deze doorgedreven samenwerking zijn dit project dan ook de nodige budgetten in de meerjarenbegroting opgenomen.

Er is een samenwerkingsovereenkomsten met VOKA, Unizo en de waterwegbeheerders met het oog op het realiseren van de modal shift. Hiertoe worden infosessies gegeven en worden transportdeskundigen ingeschakeld.

Nv De Scheepvaart trad op als opdrachtgever voor het onderzoek naar de optimalisatie van het gebruik van grensoverschrijdende waterwegen in het Benelux-Middengebied. Partners in dit onderzoek zijn

Rijkswaterstaat, POM Limburg en de Nederlandse provincie Limburg. Het onderzoek resulteerde in een maatregelenpakket ter verbetering van de gebruiksmodaliteiten van de betrokken waterwegen.

De implementatie van de conclusies van het onderzoek van nv De Scheepvaart naar de optimalisatie van het gebruik van grensoverschrijdende waterwegen zal in 2009 worden aangevat.

Masterplan Antwerpen

Het Masterplan Mobiliteit Antwerpen heeft als doel de bereikbaarheid van de stad en de haven te garanderen, de leefbaarheid van de stad te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen.

Het Masterplan bestaat uit 16 projecten met meerdere subprojecten. Het is een ambitieus en omvangrijk plan dat de Antwerpse regio grondig zal veranderen. Voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen werkt de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) met een aantal agentschappen van het beleidsdomein MOW samen.

Oosterweelverbinding

Onderhandelingen lopen. Indien succesvol moet dit ons toelaten om in de loop van 2009 een bouwvergunning te bekomen met een aanvangsbevel voor de start van de werken tegen eind 2009; dit onder voorbehoud van de resultaten van het alternatievenonderzoek.

Projecten in het kader van de Oosterweelverbinding

Middenvijver

Het project Middenvijver werd op zondag 8 juni officieel geopend voor het publiek. De fauna en flora in dit gebied wordt door de universiteit Antwerpen gemonitord. De resultaten hiervan zijn positief. Er zit zeer veel vis in de waterpartijen en het gebied heeft een sterke aantrekkingskracht op vogels. Ook de flora leeft op, hoewel dit uiteraard zijn tijd nodig heeft.

Burchtse Weel

Begin mei werd gestart met de eigenlijke grondwerken aan Burchtse Weel. Twee voorlopige dijken werden door de waterplas getrokken om daarachter de eigenlijke werken te kunnen uitvoeren.

Het gebied werd afgebakend voor het publiek en een bewonersbrief werd in de ruime omgeving verspreid.

Op 27 mei werd een afvissing van een gedeelte van de plas (achter de eerste voorlopige dijk) gedaan. Dit om de vissen te redden die daar zouden zitten waar het water wordt weg gepompt. Deze vissen werden aan de andere zijde van de dijk terug gezet

De Schijn

In het project 'De Schijn' wordt de overwelfde Schijn, vanaf het Lobroekdok tot aan het knooppunt E19/A12, 'geknipt' en worden er twee vijzelgemalen gebouwd. Het vijzelgemaal aan het Lobroekdok pompt het water uit de Schijn naar het Lobroekdok. Het tweede vijzelgemaal, dat aan het RWZI Merksem (gebied IJskelder) zal komen, houdt het bufferbekken leeg. Het bekken omvat de kokerstructuur tussen IJskelder en het knooppunt E19/A12 en beschikt over een reservecapaciteit van 42.000 m³.

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning werd op 13 juni 2007 ingediend en werd op 9 mei 2008 afgeleverd. De milieuvergunningen werden bekomen voor beide vijzelgemalen. De aanbesteding voor het project is op 9 juli 2007 gepubliceerd in het Belgische Staatsblad. De Raad van Bestuur van 19 oktober 2007 besliste de opdracht te gunnen aan de THV Herbosch Kiere NV – Deckx Werkhuizen.

De start van de werken is vastgelegd op 5 augustus 2008. De uitvoering van het project wordt voorzien op 10 maanden.

Stedelijke Ringweg Noord deel b1

De vele op- en afritten van de huidige zuidelijke ring en het mengen van lange afstandsverkeer en lokaal verkeer, geeft aanleiding tot overbelasting en gevaarlijke situaties.

Tegelijk met de aanleg van de Oosterweelverbinding zal BAM ook aan deze problemen een structurele en duurzame oplossing geven. Die oplossing werd reeds gebruikt tijdens de recente succesvolle R1-werken en wordt nu in een definitief kleedje gegoten.

Er worden over een groot deel van de nieuwe ring en op het zelfde niveau, twee parallelle structuren aangelegd :

- Een doorgaande ringweg (DRW), zal zorgen voor lange afstandsverkeer en havenverkeer en zal aangesloten worden op de toekomstige autosnelwegen (E17, E19, E34, A12).
- Een stedelijke ringweg (SRW) zal het lokale verkeer bundelen en aansluiting geven op de meer lokaal gerichte gewestwegen (N1 te Berchem, Plantijnlei te Borgerhout, Bredabaan te Merksem, Bischoppenhoflaan te Deurne).
- De huidige Singel verliest daarbij zijn doorgaande functie en wordt een stadsboulevard met openbaar vervoer

Waar de DRW moet zorgen voor doorstroming op niveau “lange afstand “ en voor de bediening van de haven, zal de SRW vooral de stadswijken binnen en buiten de R1, bedienen maar ook ontlasten van sluipverkeer. De segmenten van deze SRW vormen immers ringstructuren die het verkeer rond de woonwijken voeren. De binnenstad met de Leien, maar ook de wijken van Zwijndrecht en Merksem en Deurne, krijgen zodoende minder verkeer, wat zal leiden tot een aangenamer woonklimaat binnen deze wijken.

De parallelweg op Linkeroever is in dit kader reeds opgenomen in het OWV-project

De project-MER voor de Oosterweelverbinding legt aan BAM op om gelijktijdig met de aanleg van die Oosterweelverbinding, ook reeds andere secties van die SRW uit te voeren.

Het betreft de zone tussen het complex R1/E34/E313 te Deurne en het complex R1/E19 noord/A12 te Merksem en wordt hier de “SRW noord” genoemd. Grote gedeeltes zijn reeds opgenomen in het project OWV.

Andere gedeeltes zijn nu in studie en moeten dus uitgevoerd zijn bij de openstelling van de OWV.

Recente studies wijzen uit dat de heraanleg van het complex R1/E34/E313 kan met een veel compacter knooppunt dan nu het geval is, zodat wijken extra-muros en wijken intra-muros en het Rivierenhof letterlijk dichterbij mekaar kunnen gebracht worden.

Uit die studies blijkt dat de brug Turnhoutsebaan over de R1 best heraangelegd wordt.

Het project zal op een klassieke manier worden aanbesteed.

Openbaar vervoerprojecten Brabo

Brabo I

Dit omvat de projecten tramlijnverlengingen Mortsels – Bouchout, Deurne – Wijnegem en het bouwen van een stelplaats in Deurne.

Op 8 februari 2008 werden drie offertes ingediend bij BAM, met name door de consortia DANK, SILVIUS en TRAVANT . Op 27 februari 2008 werd aan de drie bidders meegedeeld dat hun offerte formeel regelmatig was en positief beoordeeld ten aanzien van de vooropgestelde minimale eisen zoals bepaald in het bestek.

De onderhandelingen werden intens gevoerd gedurende vier achtereenvolgende weken in maart 2008. Op 6 juni 2008 werden de BAFO's ingediend.

Met de Kandidaat die is geïdentificeerd als de Kandidaat die de economisch meest voordelige BAFO heeft ingediend (de voorkeursbieder) zullen vervolgens nog finale contractbesprekingen worden aangegaan.

Volgens de huidige vooruitzichten blijft dus de planning om in het najaar 2008 de opdracht te kunnen toewijzen. Voor dit DBFM - dossier werd naast de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, die voor dit project de trekkersrol werd toebedeeld, ook AWV intens betrokken in de onderhandelingen voor het opmaken van het bestek, het opstellen van de samenwerkingsakkoorden met belanghebbende partijen (o.a. Infrabel en de nutsmaatschappijen, steden en gemeenten) en beoordeling van de diverse offertes van de kandidaten. De vertegenwoordigers van AWV zijn betrokken in alle opgestarte werkgroepen (technisch, juridisch, financieel, beoordelingscommissie, stuurgroep, enz.) ten einde het dossier samen met De Lijn op te volgen. In de onderhandelingen worden ook de steden Antwerpen en Mortsel, evenals de gemeenten Boechout en Wijnegem betrokken. Momenteel zijn gesprekken met de voorkeurbieder aan de gang betreffende de optimalisatie van hun ingediende Bafo-dossier.

Brabo II

Op de vergadering van vrijdag 9 mei nam de Vlaamse Regering m.b.t. BRABO II volgende beslissingen:

- de instemming met de overeenkomst met de ontwerper voor het Operaplein, Manuel De Solà-Morales,
- de overheveling van het tramtracé doorheen Ekeren tot aan het eindpunt Leugenberg naar de tweede fase van het Masterplan, dit met het oog op het ontwikkelen van een breed maatschappelijk draagvlak voor de tracékeuze,
- de overheveling van een aantal stedelijke tramlijnen op het Eilandje en op de Singel Zuid naar de eerste fase van het Masterplan, zodat deze samen met Leien fase 2 en tramlijn Ekeren tot en met “De Mieren” binnen het project Brabo II kunnen gerealiseerd worden.

Op basis van deze Regeringsbeslissing zijn nu werkgroepen intens bezig met de voorbereiding van de nodige beleidsbeslissingen.

Wat het Operaplein betreft werd de overeenkomst (en bijakte nr. 1) met de ontwerper, Manuel De Solà-Morales, ondertekend op 10 juni 2008. Het definitief voorontwerp wordt verwacht tegen midden 2009.

Voor het Operaplein is een stuurgroep Operaplein opgericht, met de Stad Antwerpen , de Vlaamse ministers bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, Openbare Werken en Mobiliteit, het Agentschap Wegen en Verkeer, de BAM, De Lijn en het Agentschap Ruimtelijke Ordening.

De taak van de stuurgroep bestaat uit het bewaken van het contract afgesloten tussen Stad Antwerpen, BAM en De Solà-Morales. Er wordt vooral gelet op het naleven van de Projectdefinitie (waarin de afbakening van de taken van de ontwerper en de randvoorwaarden gesteld aan het project zijn opgenomen) en de vooropgestelde timing.

Waterinfrastructuur

Noorderlaanbrug

De nieuwe Noorderlaanbrug voorziet naast 2x2 rijstroken voor autoverkeer en voet- en fietspaden aan beide zijden, ook een gescheiden bedding voor openbaar vervoer. De wegbrug en de brug voor het openbaar vervoer zijn fysisch gescheiden constructies maar vormen één architecturaal geheel en worden als één project uitgevoerd.

De werken worden globaal in twee hoofdfasen uitgevoerd. Eerst wordt de westelijke brug gebouwd op de locatie van en na afbraak van de bestaande westelijke brughelft. Daarna wordt de oostelijke brug voor openbaar vervoer gebouwd op de locatie van de bestaande oostelijke brughelft.

De stedenbouwkundige vergunning voor de vernieuwing van de Noorderlaanbrug werd verkregen op 07/01/2008. De Raad van Bestuur van 28 augustus 2007 had het aanbestedingsverslag goedgekeurd en bijgevolg beslist de opdracht te gunnen aan de groep MBG – Besix – Cordeel – Buyck – Van Wellen.

De aanvang der werken werd vastgelegd op 18 februari 2008.

Na een periode van voorbereidende werken, bestaande uit het verstevigen van de oostelijke bestaande brughelft om er het verkeer in beide richtingen over te leiden en uit de bouw van een tijdelijke voetgangers- en fietsersbrug langs de oostzijde van de Noorderlaanbrug, is de eerste hoofdfase zoals gepland begin juni opgestart.

In de eerste hoofdfase wordt de westelijke brughelft afgebroken en wordt de nieuwe wegbrug (2x2 rijstroken) op deze lokatie gebouwd. Tijdens deze fase zijn er voor het verkeer op de oostelijke brughelft twee rijstroken in elke richting beschikbaar, waarvan één rijstrook voorbehouden blijft voor het openbaar vervoer. De afslagstroken aan de kruispunten met de Groenendaallaan en de IJzerlaan worden, in de mate van het mogelijke, behouden.

De doorgangen onder de Noorderlaanbrug, de Vaartkaai en de Bredastraat, zijn sinds 2 juni afgesloten voor alle verkeer. Voor de Vaartkaai is een omleiding uitgewerkt die voornamelijk gebruik maakt van de Bisschoppenhoflaan. Voor de Bredastraat gaat het om een zeer lokale omleiding.

De bouw van de brug duurt in totaal 2 kalenderjaren.

Doorpersing leidingenkoker Albertkanaal

Ten oosten van de Noorderlaanbrug is een leidingenkoker onder het Albertkanaal gebouwd als alternatief voor de bestaande middendrukgasleiding die in de huidige Noorderlaanbrug ligt. Volgens de thans geldende richtlijnen mag een dergelijke infrastructuur niet meer in de nieuwe brugconstructie worden geplaatst.

Deze werken werden opgestart in augustus 2007. In de tweede helft van maart 2008 is het gastransport overgekoppeld van de leidingen in de Noorderlaanbrug naar het nieuwe tracé doorheen de leidingenkoker. Inmiddels zijn de laatste werken aan de leidingenkoker zo goed als afgerond en zal de voorlopige oplevering der werken georganiseerd worden.

De werken zijn afgerond aan een kostprijs die binnen het offertebedrag (van 1.678.773 €) blijft.

Open Oproep

Voor de bruggen over het Albertkanaal hebben BAM en de Stad Antwerpen gezamenlijk een Open Oproep gelanceerd.

Aan de ontwerper is gevraagd om een visie te ontwikkelen voor de bruggen ‘als reeks’ tussen het Straatsburgdok en het Kempisch kanaal en om voor een aantal van deze bruggen randvoorwaarden per ‘individuele’ brug voor het verder ontwerp te definiëren. Dit tweede luik geldt niet voor de Noorderlaanbrug (reeds in uitvoering) en de spoorbruggen (vormgeving ligt vast naar analogie met de bestaande HSL-brug).

De opdracht is gegund aan het bureau uapS, dat gevestigd is in Parijs en wordt geleid door Anne Mie Depuydt en Erik Van Daele.

Spoorbruggen

De overeenkomst tussen BAM, Infrabel en NV De Scheepvaart voor de vernieuwing van de spoorbruggen voor de lijnen 12 en 27A over het Albertkanaal is afgewerkt. Zodra deze ondertekend is, wordt het voorontwerp verder uitgewerkt tot een ontwerp en een aanbestedingsdossier.

Kattendijksluis

De heropening van de Kattendijksluis houdt de bouw in van een beweegbare brug en het vervangen van de sluisdeuren en hun bewegingsmechanismen, rekening houdend met het realiseren van het nieuwe sigma-peil. Er werd gekozen voor een rolbrug over het benedenlandhoofd net naast de bestaande wachtershuisjes. De structuur van de brug bestaat uit twee evenwijdige vakwerkliggers met laaggelegen draagvloer. Tussen de liggers liggen 2x1 rijstroken en erbuiten in uitkraging voet- en fietspaden.

Het aanbestedingsdossier werd gepubliceerd op 22/02/2008. Het dossier is op 15/04/2008 aanbesteed als een algemene offerteaanvraag. Het onderzoek van de offertes is lopende.

De aanvangsdatum is gepland in september 2008.

De sluis moet operationeel zijn vooraleer de bouw van de Oosterweelverbinding de toegang tot het Kattendijkdok via de Siberiabruggen bemoeilijkt.

Ijzerlaanbrug

De bestaande Ijzerlaanbrug wordt vervangen door een brug voor de zachte weggebruiker (voetgangers en fietsers) die wordt ingeplant naast de bestaande wegbrug.

Het voorontwerp van de Ijzerlaanbrug is opgestart. De voorlopige richtlijnen van de Open Oproep worden hierbij als uitgangspunt gehanteerd.

De aanbesteding is voorzien in de eerste helft van 2009.

De bestaande wegbrug blijft in gebruik tot de voltooiing van de werken aan de Noorderlaanbrug.

Van Cauwelaertsluis

De opdracht voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis werd toegewezen aan de tijdelijke vereniging THV Roegiers NV – Victor Buyck Steel Construction NV – Egemin.

De aanvangsdatum werd vastgelegd op 07/04/2008.

De renovatie zal 3 kalenderjaren in beslag nemen.

Fietspaden

Naast de fietsinfrastructuur opgenomen in de openbaar vervoer projecten van het Masterplan wordt ook geïnvesteerd in volgende veilige, vlotte fietsinfrastructuur. Deze routes werden geselecteerd in het kader van het functioneel fietsroutenetwerk of omdat zij zinvol zijn als minder hinder maatregel voor de andere Masterplanprojecten:

- Verbinding van de Oosterweeltunnel door de haven naar Berendrecht
- Aansluitingen op de nieuwe fietsverbindingen zoals de Kruiningebrug, Ijzerlaanbrug en Oosterweeltunnel.

Realisaties 2008:

Voor de herinrichting van het Burchtse Weel werden twee tijdelijke werkdammen aangelegd waarachter vervolgens de slik- en schorrezones werden gecreëerd. Er werd gestart met de verhoging van de dijken rond Burchtse Weel tot op sigmahoogte.

De Fluxys-gastunnel onder de Schelde werd opgevuld.

De voorbereidende studies voor de heropening van de Kattendijksluis werden opgestart.

De werken voor de herbouw van de Noorderlaanbrug werden begin 2008 aangevat.

Te realiseren 2009:

Met betrekking tot de herinrichting van het Burchtse Weel is het in 2009 de bedoeling om een rechtstreekse verbinding met de Schelde te bouwen om getijdenwerking in het gebied te brengen en

het om te vormen tot een slikken- en schorregebied. Tevens worden rondom het Burchtse Weel nieuwe fiets- en wandelpaden aangelegd en worden nieuwe pompen geïnstalleerd om Burcht te behoeden voor wateroverlast.

In 2009 wordt het benedenhoofd van de Kattendijksluis gerenoveerd en worden er nieuwe sluisdeuren in geplaatst.

Vlaanderen in actie

Vlaanderen in actie steunt op vijf pijlers waarin duurzaamheid is verweven, te weten:

- Talent ontwikkelen,
- Ondernemen en innoveren
- Mobiliteit en logistiek
- Een slagkrachtige overheid
- En internationalisering

Onder de pijler ‘Mobiliteit en Logistiek’ zijn de structuren ‘Flanders Logistics’ (FL), ‘Flanders Inland Shipping Network’ (FISN) en Flanders Port Area (FPA) uitgetekend. In deze structuur van ‘Flanders Logistics’ zijn een aantal acties uit het pakket van Vlaanderen in Actie gebundeld.

De pijler ‘Mobiliteit en logistiek’ is als volgt opgedeeld met acties en subthema’s:

- Logistiek Vlaanderen.
 - Capaciteitsbenutting, *cfr §1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet*
 - Stroomlijning regelgeving
 - Logistieke clusters
 - Alternatieve financiering infrastructuurwerken
 - Logistiek, onderwijs en arbeidsmarkt
 - Onderzoek en ontwikkeling logistiek
 - Doelgerichte communicatie
 - Duurzaam omgaan met Logistiek
 - Gebruik van ruimte en ingezette middelen
 - Verkeersveiligheid
 - Ecologie
 - Duurzame mobiliteit
 - Innoveren duurzaamheid
 - FISN netwerk rond binnenvaartactoren
- Havens en maritieme snelwegen
 - Ontwerp actieplan ‘Maritieme Snelwegen’
 - Flanders Port Area – idee met internationale allure
- Strategische uitbouw luchthavens, *cfr §2.1.1. Projecten – Verankering van de Vlaamse Poort Zaventem*
- Woning – werk - woning
- Brussel poort op Vlaanderen
- Ruimte om te ondernemen / werken
- Duurzaam met milieu en natuur, zuinig met grondstoffen

Realisaties 2008:

Voor de projecten waar AWV trekker is, o.a. het wegwerken van missing links door middel van alternatieve financiering is een verwijzing naar de desbetreffende paragraaf (zie 1.1.1 en 1.3.2) toegevoegd in deze beleidsnota.

In het kader van VIA werd het initiatief Flanders Inland Shipping Network (FISN) verder gezet. Daarbij werd een aanzet gegeven voor een concreet initiatief om kleine schepen van CEMT-klasse < IV ten volle in te zetten in de transport- en logistieke keten. Eveneens werd onder meer een initiatief genomen om:

- de afhandeling van de binnenvaart in de havens te optimaliseren;
- de opleiding van varend personeel te versterken.

Voor de geformuleerde acties werden volgende initiatieven genomen:

- om de toegangsdrempel inzake investeringskosten van kleine schepen te verlagen zal W&Z onderzoeken of samenwerking met de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) een oplossing kan bieden.
- voor het bekomen van betere ligplaatsen voor de binnenvaart wordt er een inventaris van rustige ligplaatsen opgemaakt.

Te realiseren 2009:

Aan de initiatieven en acties binnen FISN wordt verder uitvoering gegeven in die zin dat ze afgerond worden en – waar nodig – op het terrein worden geïmplementeerd. (meer informatie over de initiatieven en acties binnen FISN kunt u terugvinden onder punt 1.2.4.).

Stimuleren van overleg met bedrijfswereld

Realisaties 2008:

Het project “Duurzaam omgaan met logistiek” resulteert in de organisatie van ronde tafels. Op basis van dit overleg worden voorstellen geformuleerd aan de Vlaamse overheid om via ecoconvenanten met (bepaalde) sectoren en industrie of via steunmaatregelen een bijdrage te leveren aan het duurzaam omgaan met logistiek. Deze ronde tafels zijn tevens een middel om een draagvlak te creëren voor de te nemen beleidsmaatregelen.

De inzet van de transportdeskundigen leidt in 2008 in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV tot een modal shift van 1.045.000 ton in een vergevorderde realisatiefase. Een deel van dit tonnage heeft betrekking op volumes die gerealiseerd worden na het bouwen van kaaimuren in 2008 en 2009. Er worden 113 miljoen tonkm van de weg gehaald wat overeenstemt met 50.000 vrachtwagenritten per jaar over 100 km. Veel tijd werd geïnvesteerd in de implementatie van de in 2007 gerealiseerde modal shift van 270.000 ton en terreinonderzoek naar ladingpotentieel op het Kanaal Brussel-Charleroi. De transportdeskundigen leverden een belangrijke bijdrage aan de introductie van palletvervoer via de binnenvaart, aan het ontwikkelen van watergebonden bedrijfsterreinen en aan het onderzoek naar marktpotentie voor kleine schepen in het kader van het FISN. Daarnaast werd een aantal KMO's geholpen bij het vinden van watergebonden terreinen.

Via de website en foldermateriaal werd aan passieve promotie gedaan en via gerichte regionale prospectie werden KMO's geïnformeerd over de mogelijkheden van binnenvaart en Shortsea shipping.

Via productgerichte prospectie m.n. het gebruik van reefer's via de binnenvaart werden een aantal sectoren bewerkt. Dit leidde tot een groeiend bewustzijn over het nut van binnenvaart voor de KMO-markt.

Zie ook bijlage 5

Te realiseren 2009

De inzet van transportdeskundigen in het kader van de samenwerkingsovereenkomsten tussen de waterwegbeheerders, VOKA en Unizo zullen worden verder gezet in nieuwe sensibiliseringsacties. Het aanbod van de waterweg als volwaardig vervoersalternatief zal een permanent element blijven in de communicatie naar de bedrijfswereld.

De resultaten van de probleemanalyse en de uitwerking van mogelijke oplossingsrichtingen inzake de afhandeling van 'kleine' containervolumes in de Antwerpse haven zullen worden geïmplementeerd in één of meer proefprojecten.

De VOKA-transportdeskundigen behartigen naast de cases in de effectieve realisatiefase een reeks praktijkcases waarbij een potentieel modal shift volume is betrokken gelijk aan het reeds gerealiseerde volume, dit is in de grootte orde van 1.000.000 ton extra modal shift.

De UNIZO-transportdeskundige focust zich op:

- het omzetten van toenemend bewustzijn in concrete modal shift-dossiers.
- de actieve deelname aan de invulling van de ecoconvenant bij de kleinere bedrijven.
- het verderzetten van actieve promotie en prospectie in de KMO-markt en binnen de Unizo structuren.
- de deelname aan specifieke terreinstudies ter bevordering van de binnenvaart en SSS.

De introductie van het palletvervoer wordt verder gezet. De ontwikkeling van watergebonden terreinen wordt verder gezet.

In 2009 wordt beoogd om concrete acties die voortvloeien uit het ecoconvenant op het terrein te implementeren.

Aandacht zal worden besteed aan:

- het samen met de private sector stimuleren van het gebruik van kleine schepen;
- het invoeren van schone motoren;
- het aantrekken van geïnteresseerden voor opleiding

1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken

Mobiliteitsconvenants

In juni 2008 is in samenspraak met de minister bevoegd voor Mobiliteit het jaarlijkse evaluatieverslag over de mobiliteitsconvenanten aan het Vlaams Parlement verstuurd.

Rooilijnen

Er werd een "voorontwerp van decreet tot vaststelling en verwezenlijking van de rooilijnen" opgesteld. Een aantal knelpunten moeten nog door de administratie worden uitgeklaard. Het doel van het ontwerp is om een algemeen wettelijk kader vast te stellen voor het vaststellen van rooilijnen van gewest- en gemeentewegen, ter vervanging van de huidige beknopte regeling in het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening. Dat regelt immers alleen de rooilijnen die worden vastgesteld in uitvoering van ruimtelijke uitvoeringsplannen, terwijl men ook rooilijnplannen moet kunnen opstellen voor gebieden waarvoor geen RUP bestaat om de wegenis te kunnen aanpassen (wegverbreding, aanleg van fietspaden, ...). Daarnaast worden ook de bepalingen voor de verwezenlijking van de rooilijn samengebracht en wordt oude regelgeving terzake opgeheven. Over het voorontwerp zal nog overleg gevoerd moeten worden met de VVSG en eventuele andere belanghebbenden.

Uitzonderlijk vervoer

Eind augustus 2008 vond een overleg plaats tussen de FOD Mobiliteit en het Vlaamse Gewest over de voorontwerpen van KB, decreet en besluit van de Vlaamse Regering. De andere gewesten nemen momenteel een afwachtende houding aan, maar hebben geen bezwaren tegen de huidige initiatieven. Eventueel zullen zij in een later stadium een gelijkaardige regeling uitwerken. Tussen het federale en het Vlaamse voorstel zitten nog een paar tegenstrijdigheden m.b.t. de technische indeling van het uitzonderlijk vervoer. Tegen oktober zullen de ingenieurs van beide overheden dit uitklaren. Op juridisch vlak, meer in het bijzonder wat bevoegdheden betreft, stellen zich geen noemenswaardige problemen meer. Het streven is om de teksten in het najaar 2008 op punt te stellen om vervolgens gezamenlijk voorgelegd te worden aan de betrokken sector.

Doordat de politiediensten hun taak als begeleider van de uitzonderlijke transporten willen afbouwen, dienen er alternatieven voorzien te worden. De personen die zullen instaan voor het begeleiden van uitzonderlijke transporten moeten vooraf een gepaste opleiding krijgen. Over de inhoud en vorm van deze opleiding moet nog overleg tussen federale, gemeenschaps en gewestelijke overheden plaatsvinden.

Tevens wordt de opportuniteit onderzocht om het Aslastendecreet te betrekken in het decreet van het uitzonderlijk vervoer. Zowel de juridische aspecten als de administratieve consequenties worden hiervoor bestudeerd. Hierover dient geen overleg met de federale overheid te gebeuren, zodat dit luik geen invloed heeft op de besprekingen hierboven vermeld.

Stroomlijnen regelgeving

Het project 'Verdere stroomlijning van de regelgeving' uit het sociaal-economische actieplan 'Vlaanderen in actie' gaat na in welke mate we op Vlaams niveau kunnen bijdragen tot een verdere stroomlijning van de regelgeving met het oog op het drukken van de gegeneraliseerde kosten, het versterken van het investeringsklimaat en het verbeteren van de dienstverlening in de logistieke sector. Samen met de logistieke sector worden momenteel de knelpunten in de huidige regelgeving gedetecteerd en geïnventariseerd en wordt nagegaan waar er mogelijkheden tot verbetering zijn.

Het resultaat van dit onderzoek werd gebundeld in een rapport dat als basis zal dienen voor de opstart van initiatieven tot wijziging van de regelgeving.

Tunnelrichtlijn

De Europese richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet werd gepubliceerd op 7 juni 2004. Vlaanderen beheert drie tunnels waarop deze richtlijn van toepassing is: de Kennedytunnel op de R1, de Craeybeckxtunnel op de E19 en de 4-arentunnel op de R0.

Met het decreet van 1 juni 2007 werd het Vlaamse luik van deze regelgeving omgezet. Het decreet beoogt een minimaal veiligheidsniveau te verzekeren voor weggebruikers in tunnels van het trans-Europese wegennet op het grondgebied van het Vlaamse gewest door kritische gebeurtenissen die mensenlevens, milieu en tunnelinstallaties in gevaar kunnen brengen, te voorkomen en door bescherming te bieden bij ongevallen.

De richtlijn legt onder andere organisatorische maatregelen op. Het Agentschap Wegen en Verkeer werd aangesteld als Bestuursorgaan voor de tunnels van het Vlaamse Gewest. De afdeling Betonstructuren werd aangesteld als Inspectie-instantie voor de tunnels van het Vlaamse Gewest.

Realisaties 2008

Het Agentschap Wegen en Verkeer neemt zijn rol als bestuursorgaan actief waar. Concreet geeft het agentschap bij de studie, bouw en uitbating van elke tunnel in Vlaanderen advies aan de tunnelbeheerders. De organisatie binnen AWV werd verder uitgewerkt onder meer door de installatie van de Tunnelcommissie.

Het overleg onder leiding van de FOD Mobiliteit omtrent de methodologie van de risico-analyses is sedert maart 2008 stilgevallen. De oprichting van een Vlaams kenniscentrum om de know-how in verband met verkeerstunnels op te bouwen, te verzamelen en te verspreiden wordt door het agentschap onderzocht. Vanuit dit kenniscentrum kan ook het overleg met de federale overheid en de andere gewesten gepromoot worden. Verder wordt nagegaan in hoeverre een website opgericht kan worden om de bevolking te informeren over de veiligheidstoestand van de Vlaamse tunnels

Te realiseren 2009

Daarnaast is het Agentschap Wegen en Verkeer ook zelf tunnelbeheerder. Om het beheer van deze tunnels in goede banen te leiden is er een actieplan uitgewerkt.

Het personeelsplan voor een goed tunnelbeheer zal opgemaakt worden. Er zullen zo snel mogelijk de nodige veiligheidsbeambten aangeworven worden.

In 2009 wordt voor de Kennedytunnel een Veiligheidsdossier opgemaakt conform de Europese richtlijn. Op basis van de resultaten van dit veiligheidsdossier zullen de nodige budgetten voor vernieuwingen of structureel onderhoud aangevraagd worden.

Ook de studie en uitbouw van een Vlaams tunnelbewakingscentrum, in nauwe samenwerking met het Vlaams Verkeerscentrum en de wachtdiensten van het Agentschap Wegen en Verkeer, is gepland voor 2009.

1.3.5. Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten

Om de werking van het Agentschap Wegen en Verkeer projectmatig te kunnen sturen en objectiveren, werd een aantal jaren geleden het instrument van de Objectieve Behoeft Analyse (OBA) ontwikkeld. Door gelijksoortige projecten (bijvoorbeeld doortochten, gevaarlijke punten, structureel onderhoud, fietspaden) op basis van relevante en objectieve gegevens met elkaar te vergelijken, kunnen ze ten opzichte van elkaar gewogen worden.

Realisaties 2008

De prioriteitenlijst van gevaarlijke punten wordt volgens de OBA-methodiek opgemaakt. Dit gebeurt op basis van de beschikbare ongevalgegevens van de drie laatste jaren. In 2008 werden de ongevalgegevens van 2003 en 2004 door het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS), en beschikbaar gesteld. Deze door de provinciebesturen gelokaliseerde gegevens werden samengevoegd per hectometerpaal van de Vlaamse gewestwegen. Hierdoor zijn de prioriteitenlijsten van gevaarlijke punten bijgewerkt tot de periode 2002 – 2004.

Zoals reeds vermeld in paragraaf 1.1.3. over het structureel onderhoud, stelt de afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer jaarlijks een rapport op met de onderhoudstoestand van het Vlaamse gewestwegennet. Dit is mede bepalend voor de investeringen met betrekking tot structureel onderhoud.

In 2008 startte AWV met de actualisatie van de prioriteitenlijst voor de doortochten van de Vlaamse gewestwegen.

Zoals gemeld in paragraaf 1.1.5. heeft AWV in 2008 alle fietspaden in eigen beheer geanalyseerd. Op basis van de resultaten zijn actielijsten opgesteld voor het onderhoud van deze fietspaden.

Te realiseren 2009

De ongevalstatistieken voor de jaren 2005, 2006 en 2007 zijn opgevraagd. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer gaf evenwel nog geen toestemming voor het vrijgeven van deze statistieken.

Ook in 2009 zal het jaarlijks rapport over de onderhoudstoestand van het Vlaamse gewestwegennet opgesteld worden op basis van de metingen die in de loop van 2008 worden uitgevoerd.

Daarnaast wordt verder gewerkt aan de actualisatie van de prioriteitenlijst van de doortochten alsook het opvolgen van de actielijsten voor het onderhoud van de fietspaden.

1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement

Kenniscentra van het Waterbouwkundig Laboratorium

Realisaties 2008

Het Kenniscentrum Varen in ondiep en beperkt water werd opgericht in mei 2008 en stelt zich tot doel de wetenschappelijke kennis en ervaringskennis over het gedrag van schepen in ondiep of beperkt vaarwater vast te leggen, uit te breiden en beschikbaar te houden, ter ondersteuning van het toelatingsbeleid en de ontwikkeling van de waterwegen voor schepen naar de Vlaamse Havens en de binnenvaart. De organisatie van het Kenniscentrum is een samenwerking tussen het Waterbouwkundig Laboratorium en de Afdeling Maritieme Techniek van de Universiteit Gent.

Te realiseren 2009

Voor het uitbreiden van de kennis met betrekking tot het gedrag van binnenschepen zal het WL modelproeven uitvoeren met een binnenschip in overleg met Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Tegelijkertijd zal het WL het uitgevoerde fundamentele onderzoek met betrekking tot alle aspecten van het varen in ondiep en beperkt water consolideren in de scheepsmanoeuvresimulators en een grondige validatie van de ontwikkelde wiskundige modellen realiseren door middel van vrijvarende proeven en metingen op ware grootte.

Een kenniscentrum in de domeinen topografie, fotogrammetrie, prijsadvies, standaardbestekken en kwaliteitszorg

De afdeling Algemene Technische Ondersteuning van de Technisch Ondersteunende Diensten bouwt de kenniscentra verder uit in de domeinen topografie, fotogrammetrie, prijsadvies, standaardbestekken en kwaliteitszorg.

Hierbij streeft de afdeling Algemene Technische Ondersteuning na om via de sectie kwaliteit TOD uit te bouwen tot een 'centre of excellence' en wil binnen het ministerie MOW de rol vervullen van expertisecentrum inzake kwaliteitsbeheer.

Realisaties 2008

- Een aantal afdelingen van de Technische Ondersteunende Diensten binnen het departement MOW werken volgens een kwaliteitsmanagementsysteem ISO 9001:2000-norm. Deze certificatie is reeds aanwezig sinds oktober 2004 en is verlengd vanaf 2008 tot 2010.
- Begeleiding van de opstart van een Committed To Excellence traject in het kader van het behalen van een EFQM award bij de afdeling Waterbouwkundig Labo
- De processen van de IT Ondersteuning van MOW zijn in kaart gebracht en opgenomen binnen het kwaliteitsmanagementsysteem van de TOD met het oog op de uitbreiding van het ISO certificaat van de TOD in 2009
- ATO heeft andere entiteiten begeleid bij het uitvoeren van zelfevaluaties volgens het EFQM model en bij de opstart van een kwaliteitsmanagementsysteem en dit uit hoofde van center of excellence inzake kwaliteitszorg.
- De afdeling Algemene Technische Ondersteuning kreeg als taak de uitbouw van een kenniscentrum overheidsopdrachten voor MOW. In het kader van deze taak werden de cellen Prijsadvies en Standaardbestekken samengevoegd tot de cel Ondersteuning Overheidsopdrachten. Deze cel Ondersteuning Overheidsopdrachten staat (samen met de Afdeling Juridische Dienstverlening) in voor de tweedelijnszorg inzake overheidsopdrachten.

- De procesdocumentatie betreffende het volledige proces van overheidsopdrachten inzake infrastructuurwerken, van concept tot beëindiging van de overheidsopdracht, is volledig uitgewerkt in een eerste fase. Deze procesdocumentatie dient als basis voor de verdere ontwikkelingen in het kader van het eProcurement-programma. Op basis van de verkregen procesdocumentatie, zal het algemene eProcurement-programma opgedeeld worden in verschillende projecten. De procesdocumentatie zal dienen als basis voor de analyse van deze projecten alsook de verdere ontwikkeling van deze projecten.
Een tweede fase die momenteel loopt en dit tot eind 2008, is het noodzakelijke overleg met de deskundigen voor de verschillende stappen om de gemaakte procesdocumentatie kritisch te evalueren.
- Uitwerken van een algemene systematiek voor het samenstellen van prijsherzieningsclausules, toepasbaar op bestekken van werken volgens Standaardbestekken 230, 240 en 250
- Omzendbrieven 2008/01 en 2008/04 betreffende de prijsstijgingen van grondstoffen: analyse van de situatie, coördinatie overleg, opmaak omzendbrief en interne/externe communicatie
- De sectie fotogrammetrie specialiseerde zich in de digitale opnames voor zowel gevel- als luchtfotogrammetrie en digitalisering van het archief.
- De Afdeling Algemene Technische Ondersteuning biedt ondersteuning voor de uitvoering van topografische metingen (detailmetingen, waterpassingen en GPS-metingen)

Te realiseren 2009

- Uitbreiding van het kwaliteitsmanagementsysteem van de Technische Ondersteunende Diensten die op heden werken volgens een kwaliteitsmanagementsysteem conform de ISO 9001:2000-norm en dit door het verder zetten van het uitschrijven en documenteren van alle hoofdprocessen van de Technisch Ondersteunende Diensten die op heden nog niet gecertificeerd zijn conform deze norm.
- Transitie van het kwaliteitsmanagementsysteem dat alle vereiste documenten, registraties en formulieren bevat van de afdelingen van de TOD naar een meer gebruiksvriendelijke en bedrijfszekere toepassing DDC-DMS systeem dat door het gehele departement kan geraadpleegd worden
- De herwerking van het standaardbestek 230 voor de waterbouw in overleg met de aanbestedende afdelingen wordt verder gezet. De publicatie van het volledig bijgewerkte standaardbestek wordt momenteel voorzien voor midden 2009
- De herwerking van het standaardbestek 240 betreffende de mechanisch en elektrische installaties en uitrustingen voor telecommunicatie in overleg met de aanbestedende afdelingen wordt verder gezet. De publicatie van het volledig bijgewerkte standaardbestek wordt momenteel voorzien voor midden 2009.
- De uniformisering van de administratieve bepalingen met als doel te komen tot een standaardbestek administratieve bepalingen dat van toepassing zal zijn voor de drie standaardbestekken, zijnde SB 230 voor de waterbouw, SB 240 betreffende de mechanisch en elektrische installaties en uitrustingen voor telecommunicatie en SB 250 betreffende de wegenbouw
- Verdere uitbouw van een softwaretoepassing om technische normen te kunnen raadplegen door de betrokken afdelingen van het beleidsdomein MOW
- De opbouw en verdere uitwerking van een kennisdatabank inzake overheidsopdrachten
- Centraliseren van bestaande dienstorders en omzendbrieven betreffende overheidsopdrachten
- In het kader van het project van eProcurement het opstarten van een project rond concept, ontwerp, elektronisch aanbesteden en gunning van overheidsopdrachten. Deze module van het algemene eProcurement-systeem zal instaan voor het concept en ontwerp van de aanbesteding van de overheidsopdracht alsook het elektronisch publiceren, aanbesteden en gunnen van de overheidsopdracht. Dit is een eerste stap naar volledig elektronische procurement bij overheidsopdrachten.

- Een tweede project in het kader van eProcurement is het project rond de uitvoering van een overheidsopdracht. Deze module beslaat bij de processen voor een groot deel wat de huidige DELTA-applicatie doet, namelijk het opvolgen van de uitvoering van de overheidsopdracht. Deze module zal onder andere instaan voor het beheer van de prestaties die geleverd worden bij een overheidsopdracht alsook het bewaken van de termijnen van de uitvoering, bewaken van de financiële toestand tijdens de uitvoering en dergelijke.
- Project omtrent prijsherzieningsclausules
 - Aansluitend op het uitwerken van een algemene systematiek in de loop van vorig jaar, het opstellen van een catalogus die specifieke herzieningsclausules voor werken van wegenbouwkundige aard bevat, gebaseerd op de structuur en de inhoud van het standaardbestek 250 voor de wegenbouw.
 - Het uitvoeren van een onderzoek met als doel na te gaan in welke mate het opstellen van prijsherzieningsclausules, voor werken hoofdzakelijk gebaseerd op het SB 250, kan geautomatiseerd worden (met behulp van de Delta2001-applicatie) teneinde de kwaliteit van herzieningsclausules in bestekken van overheidsopdrachten voor werken op efficiënte wijze te verbeteren.
- 2) Aanpassing en uitbreiding van de projectdatabank "Prijsadvies"
 - Het aanpassen en uitbreiden van de bestaande projectdatabank met als doel - via de adviserende taken van de afdeling ATO in het kader van de uitvoering van omzendbrief OW 2000/3 - het verzamelen van gedetailleerde informatie omtrent de prijstechnische aspecten bij de gunning en uitvoering van overheidsopdrachten van werken teneinde het beleid betreffende overheidsopdrachten in haar geheel beter te ondersteunen.
 - Het gaat o.m. over:
 - de monitoring van de frequentie en de omvang van schadevergoedingseisen, volgens juridische basis (o.a. AAV art. 15 §5, 16 §1, 16 §2, 42 §4, omzendbrieven zoals MOW 2007/01, MOW 2007/02, MOW 2008/01, etc.);
 - de monitoring van het aantal geadviseerde heraanbestedingen, volgens oorzaak;
 - de monitoring van de frequentie en de omvang van de onderhandeling van nieuwe eenheidsprijzen in het kader van eindverrekeningen op basis van art. 42 §2 van de AAV (zie "Verslag van het Rekenhof over de verrekeningen bij de aannemingen van wegenwerken", Stuk 37-F (2005-2006) - Nr. 2);
 - het gestructureerd verzamelen van cijfermateriaal omtrent de kostprijs van leveringen en prestaties in onderaanneming, gehanteerde rendementen, ...;
 - de prestaties van de aanbestedende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW op prijstechnisch vlak (volledigheid voorgelegd dossier, doorlooptermijnen voor het verstrekken van een antwoord n.a.v. eerder advies van ATO, ...);

GIS

Waterwegen en Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart ontwikkelden en verfijnden, elk voor hun ambtsgebied, een GIS instrumentarium.

Realisaties 2008

Bij nv De Scheepvaart werden Geografische analysetechnieken aangewend voor het monitoren van het grondbeleid en de aanmaak van de RIS-index. Een aantal nieuwe datalagen (scheepvaartstatistieken, data gemeenschappelijke Maas) werden beschikbaar gemaakt in de webapplicatie.

Bij Waterwegen en Zeekanaal nv wordt het GIS up-to-date gehouden door een permanente instroom van informatie. Zo worden onder andere vergunningen, bodemattesten, concessies, onteigeningen,... geografisch voorgesteld in het GIS en gekoppeld aan de verkregen informatie. Ook de geo-informatie

van de domeingrenzen, kunstwerken, oevers en percelen langs de waterwegen in het beheer van W&Z wordt voortdurend bijgewerkt.

Op het GIS-intranet van W&Z wordt een nieuw loket aangemaakt voor de watertoets. Hierin worden data en thematische kaarten beschikbaar gesteld die nodig zijn voor een routinematig gebruik in het kader van de watertoets. De database met alle hoogtepeilen en afmetingen van de kunstwerken en oevers wordt vervolledigd en verfijnd als basis voor de opmaak van het globaal beveiligingsprogramma tegen overstromingen.

De cel Vastgoed van W&Z levert op regelmatige basis informatie over de status van de percelen langs de waterwegen. De percelen in eigendom, in beheer, in concessie of in erfpacht worden op basis van de vectoriële kadasterplannen toegevoegd aan de GIS-databank en ter beschikking gesteld op het GIS-intranet.

Er is een aanvang gemaakt van de opmaak van een zoekzone-atlas “watergebonden bedrijventerreinen”.

Het Waterbouwkundig Laboratorium houdt in zijn databankstructuur rekening met de ruimtelijke component van de data en heeft hiervoor o.a. een SDE-databank ontwikkeld. In 2008 werd de GIS-instrument LATIS opgeleverd om de schade ten gevolge van overstromingen op een gebruiksvriendelijke manier uit te rekenen.

Te realiseren 2009

Bij nv De Scheepvaart worden de kwaliteit en de toepassingsmogelijkheden van GIS verder verbeterd en uitgebreid.

Zo staan de geografische afbakening van het recht van voorkoop van nv De Scheepvaart, de verfijning van de data van de Maas en de aanmaak van digitale vaarkaarten op het programma.

De overslaginfrastructuur die opgelijst werd, wordt verwerkt in de GIS-databank en gevisualiseerd op het GIS-intranet zodat deze gegevens beschikbaar worden voor het intern publiek. De zoekzone-atlas met aanduiding van categorisering en prioritisering wordt verder ontwikkeld en verfijnd, mede op basis van de lopende economische studie terzake.

De GIS-software zal gebruikt worden om een digitale perimeter aan te maken waarbinnen W&Z een recht van voorkoop heeft. Met behulp van ruimtelijke analyses kan hieruit een overzicht bekomen worden van alle kadastrale percelen die in deze perimeter gelegen zijn.

Bij de inventarisatie van alle vastgoed wordt gestart met het toevoegen van bijhorende factsheets waarop alle financiële, verkeerkundige, bouwtechnische, energetische en milieukundige data staan vermeld.

De softwaretool LATIS zal verder aangepast worden door de resultaten van aanvullende methodologische studies te integreren. Verder zal het systeem aangepast worden om op een gestandaardiseerde manier de gegevens nodig voor de rapportering aan de EU in het kader van de overstromingsrichtlijn (2007/60/EC) te visualiseren.

Informatie eenduidig visueel voorstellen vergemakkelijkt de interpretatie. Het Waterbouwkundig Laboratorium zal daarom niet enkel waterstanden en debieten in zijn berichtgeving gebruiken om de situatie voor de waterwegbeheerders te kaderen, maar ook kaarten die aangeven hoe ver het water nog van de dijkkruin verwijderd is.

Kennismanagement Agentschap Wegen en Verkeer

De uitbouw van ‘kennismanagement’ gaat verder. De toepassing Kennisbeheer brengt via een actieve inventarisatie en codificatie alle relevante kennis per kenniscluster in kaart.

Realisaties 2008

De structuur van de bestaande overlegorganen is aangepast en afgestemd op de bestaande structuur van kennisbeheer (kennisdomeinen, kennisgebieden en kennisclusters) waardoor de correctheid en de volledigheid van de kennis gewaarborgd wordt op ieder kennisniveau.

De intranet website van het AWV is omgebouwd volgens de structuur van “kennisbeheer” waarbij de kennisoverdracht meer gestandaardiseerd en vereenvoudigd werd.

Een basisstructuur van rapportering voor de opvolging van de werking van Kennisbeheer is opgezet. De rapporten geven een beeld van de inhoud van kennisbeheer, de afhandeling van de gestelde vragen aan kennisbeheer, de werking van de overlegorganen (kennisoverleg systemen) binnen Kennisbeheer en de personeelsbezetting binnen de afdelingen.

Te realiseren 2009

De afstemming tussen Kennisbeheer en ISO, met koppeling van de ISO procedures aan de processtructuur van Kennisbeheer, loopt verder.

In 2009 zal het systeem van rapportering voor de opvolging van de werking van Kennisbeheer worden geïmplementeerd.

ISO certificatie Agentschap Wegen en Verkeer

De klant bekleedt een zeer belangrijke plaats in de ISO 9001-2000 norm. De toepassing van het ISO 9001-2000 kwaliteitsmanagementsysteem in het Agentschap Wegen en Verkeer is een belangrijk sturingsinstrument om tegemoet te komen en te voldoen aan de eisen van alle klanten en belanghebbenden en aan de wettelijke eisen.

Dit kwaliteitsmanagementsysteem zal het agentschap ondersteunen om op een gestructureerde en doorzichtige wijze de strategische doelstellingen te realiseren. De certificatie en de toepassing van het kwaliteitsmanagementsysteem helpt AWV om als een klantvriendelijk overheidsagentschap naar buiten te treden.

Realisaties 2008

De afdelingen EMA en EMG van het Agentschap Wegen en Verkeer zijn in december 2007 gehercertificeerd voor een periode van 3 jaar.

In juni 2008 werden door de certificatie-instelling AIB Vinçotte International acht afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer gecertificeerd volgens de ISO 9001/2000 norm.

Het ISO 9001-2000 certificaat kon o.a. worden behaald omdat een internationaal gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem door AWV correct wordt toegepast. Door de effectieve toepassing van het systeem en de uitvoering van de gedefinieerde processen, gericht op continue verbetering en het voorkomen van tekortkomingen, kan voortdurend gewerkt worden aan aantoonbare klantentevredenheid.

De afdeling Wegenbouwkunde bereidt zich verder voor op certificatie volgens de ISO norm 17025. Dit is een specifieke norm voor laboratorium activiteiten.

Te realiseren 2009

In de eerste plaats staat de uitbouw en de borging van de beschreven processen van AWV centraal. De continue verbetering van processen in een organisatie wordt beschouwd als een strategische doelstelling om de prestaties van de organisatie, en het voordeel van de belanghebbenden, te vergroten.

In de toekomst zal binnen het ISO 9001-2000 kwaliteitsmanagementsysteem, naast het verder onderhouden, een planning en timing opgesteld worden om de bestaande processen te verfijnen en om het kwaliteitsmanagementsysteem aan te vullen met het uitschrijven van de andere hoofdprocessen relevant voor het hele agentschap.

Algemene Databank van het Agentschap Wegen en Verkeer

Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft verder investeren in het GIS project ADA (Algemene Databank van het Agentschap Wegen en Verkeer).

De functionele uitbreiding van het geoportaal werd opgestart in oktober 2006 opgestart en afgerond in de lente van 2008. Na uitvoerig functionele testen, zal de vernieuwde toepassing in het najaar van 2008 in gebruik genomen worden door de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De opmeetploegen van de territoriale afdelingen verzorgen de actualisatie van de zogenaamde ‘zichtbare infrastructuur’ langs de Vlaamse gewestwegen, waaronder fietspaden, snelheidsregimes, geluidschermen en vele andere. Om deze opmeetploegen te ondersteunen werd in de zomer van 2008, op basis van de in het voorjaar van 2008 afgewerkte analyse, gestart met de ontwikkeling van een meldingsprocedure. Deze procedure verschaft de opmeters op regelmatige tijdstippen een overzicht van geplande, in uitvoering zijnde en uitgevoerde infrastructuurwerken. Dit vergemakkelijkt de planning van de terreinmetingen en is cruciaal voor het actualiseren van de ADA databank.

Diverse koppelingen met andere toepassingen werden in 2007 uitgewerkt of opgestart. Zo realiseerde het Agentschap Wegen en Verkeer een koppeling van de ADA werfmodule met het Coördinatiepunt Wegenwerken (www.wegenwerken.be), waardoor alle werfinformatie uit de ADA werfmodule dagelijks doorgestuurd wordt naar het Coördinatiepunt Wegenwerken, alsook naar het Vlaams Verkeerscentrum. Dit brengt als bijkomend voordeel met zich mee dat de personeelsleden van het Agentschap Wegen en Verkeer hun werfgegevens slechts één maal dienen in te voeren, namelijk in de ADA werfmodule.

Daarnaast werd gezorgd voor een koppeling tussen ADA en MOBGIS (het GIS-systeem van de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement MOW). Ook het berekenen van de Objectieve Behoeft Analyse van AWW is sinds begin 2008 gekoppeld aan de ADA databank.

Tegelijkertijd wordt intensief gewerkt aan verdere koppelingen met o.a. HISTORIA (toepassing die de opmaak en opvolging van investerings- en onderhoudsprogramma's binnen AWW mogelijk maakt), het planklassment van AWW en de databank met verkeerstellingen (SERVO).

Er wordt tevens verder meegewerkt aan KLIP (het Kabel en Leidingen InformatiePortaal). KLIP ontving in het voorjaar 2008 zijn 50.000ste planaanvraag. Ook voor de werking van het KLIP zal het verder uitwerken van het GIPOD een meerwaarde betekenen.

Kenniscentrum rond verkeer, vervoer en verkeerstelematica

Door het Verkeerscentrum wordt een kenniscentrum rond verkeer, vervoer en verkeerstelematica uitgebouwd.

Dit kenniscentrum staat in voor het ondersteunen van de beleidsvorming door het uitvoeren van impactstudies (MER, MOBER, Vlario, ...), van (multimodale) modelberekeningen voor personen en goederenvervoer, de analyse van historische gegevens, het aanleveren van indicatoren, enz.

Tevens zorgt het kenniscentrum voor het ontwikkelen, testen en valideren van nieuwe verkeerstelematica (meetinstrumenten, dynamische verkeerssignalisatie, ...), voor het uitwerken van nieuwe regelalgoritmes getoetst aan de hand van simulatiemodellen en voor de ontwikkeling van nieuwe verkeersinformatie-systemen.

Dit kenniscentrum is een initiatief in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit.

Realisaties 2008

Binnen het kenniscentrum van het Verkeerscentrum werd aandacht besteed aan

- Het operationaliseren van een nieuw Vlaams Goederenmodel in samenwerking met Steunpunt Goederenvervoer.
- De ontwikkeling van toekomstscenario's voor het horizonjaar 2020
- De verdere ontwikkeling van een model voor grensoverschrijdende verplaatsingen en dit in nauw overleg met de buitenlandse overheden
- Het doorrekenen van prognosomodellen in het kader van de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.
- Onderbouwing van mogelijke beleidsopties in het kader van de stuurgroep “tactische studie E313”.
- Om uit de verkeersgegevens van de verschillende meetsystemen indirect ook de actuele verkeersstoestand van tussenliggende wegvakken en de mogelijke evolutie van de verkeerssituatie af te leiden, wordt gebruik gemaakt van een online verkeersmodel voor snelwegverkeer, RENAISSANCE genaamd. Dit RENAISSANCE model wordt toegepast op de volledige R1 met alle op- en afritten. In een offline context wordt getest of het model in uiteenlopende situaties (avondspits, ochtendspits, rustig, druk, incident,...) in staat is de verkeersstoestand op tussenliggende wegvakken te schatten en over korte termijn te voorspellen. Op basis van de huidige en voorspelde verkeersafwikkeling worden ook (instantane en voorspelde) reistijden berekend.

Te realiseren 2009

Zowel op technologisch gebied als in het domein van privé-ontwikkelingen zal de evolutie inzake verkeersdata-inwinning, informatieverstrekking en verkeerssturing verder worden opgevolgd door het Verkeerscentrum. In het kader van Europese projectwerking zal het Verkeerscentrum verder lopende en nieuwe initiatieven blijven opvolgen en participeren in pilootprojecten welke relevant zijn in het kader van de verdere ontplooiing van het dynamisch verkeersbeheer in Vlaanderen.

Kenniscentrum geotechniek

De afdeling Geotechniek ontwikkelt en borgt een kenniscentrum geotechniek dat volgende facetten omvat:

- geotechnische terreinproeven
- geotechnische terreinmetingen (monitoring)
- geotechnische laboratoriumproeven
- geotechnische studies en advisering.

Voor elk van deze activiteiten worden de nieuwste ontwikkelingen gevolgd; nieuwe innovatieve technieken worden onderzocht naar hun potentieel en indien positief beoordeeld ingepast in onderzoeksprogramma's GEO.

Uiteindelijk doel is de kennis van de ondergrond voortdurend te verbeteren en op die manier bij te dragen tot duurzame en economische ontwerpen.

GEO is actief betrokken bij het opstellen van Europese normen voor uitvoeren van geotechnische terrein- en laboratoriumproeven.

De eigen specialistische kennis wordt uitgedragen door het geven van cursussen (KVIV-forum) en publicaties op nationale en internationale congressen.

Voor wat de studies betreft wordt meegewerkt aan de uitwerking van documenten die het geotechnisch ontwerpen uniformiseren en duiden. GEO werkt in het bijzonder mee aan het opstellen van National Annexes van de Eurocode 7 en nationale richtlijnen.

GEO wil ook het ontwerpen volgens de Observational Method promoten en projecten volgens deze methodiek binnen de Vlaamse overheid opstarten.

Deze manier van ontwerpen, gekoppeld aan een strikte monitoring en opvolging van de constructiewerkzaamheden, laat toe met kleinere veiligheidsmarges te werken, zonder dat duurzaamheid in het gedrang komt. Meer economische realisaties zijn hierdoor mogelijk.

Databank Ondergrond Vlaanderen

De afdeling Geotechniek is tevens partner van de Databank Ondergrond Vlaanderen.

Databank Ondergrond Vlaanderen of kort DOV is een samenwerkingsverband tussen het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Vlaamse Milieumaatschappij. DOV bevat geologische, hydrogeologische, pedologische en geotechnische gegevens.

DOV vormt, gelet op de gezamenlijke opslag van deze gegevens van die partners van DOV, een onmisbaar hulpmiddel ter uitvoering van de taken van de drie betrokken afdelingen van de genoemde partners en van de beleidsdomeinen MOW en LNE. DOV biedt sinds 2002 aan de buitenwereld tevens een internetloket aan, <http://dov.vlaanderen.be>, dat dagelijks gemiddeld door ruim 250 unieke bezoekers wordt gebruikt. Alle informatie is gratis ter beschikking. Dit instrument is voor niet alleen voor het gespecialiseerde publiek van bv. de bodemsanerings- of MER-deskundigen, stabiliteitsingenieurs, ... maar ook voor de gewone burger onmisbaar geworden.

Behoeften evolueren echter voortdurend, wetgeving wijzigt, Europese verplichtingen vereisen bijsturing aan DOV. Aandacht voor de impact van de INSPIRE-richtlijn is cruciaal in deze opdracht. Inspelen op deze behoeften en Europese verplichtingen vereist nog zeer belangrijke investeringen in de toekomst. Om af te stappen van een ad hoc benadering en om op een gestructureerde manier een degelijk meerjarenprogramma uit te werken is vooropgesteld.

1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur

Op 11 oktober en 7 december 2005 werd een principieel akkoord bereikt tussen het Overlegcomité Federale Regering enerzijds en de Gemeenschaps- en Gewestregeringen anderzijds, om projecten die in het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS vermeld werden sneller tot uitvoering te brengen. Dit gebeurt door middel van pré- en cofinanciering.

Wat het spoor betreft ondersteunt Vlaanderen volgende projecten via pré- en cofinanciering:

- uitbreidingswerken in de haven van Zeebrugge;
- Liefkenshoekspoorverbinding.

Daarnaast komt het Vlaamse Gewest ook financieel tussen in volgende projecten

- de heropening van de goederenlijn Lanaken-Maastricht;
- de herinrichting van de stationsomgeving van Mechelen.

Uitbreidingswerken in de haven van Zeebrugge

In de haven van Zeebrugge wordt over de periode 2006-2013 voor 175 miljoen euro geïnvesteerd in spoorprojecten. Om een aantal van deze werken versneld te kunnen uitvoeren, sloot de Vlaamse Overheid op 5 december 2006 het prefinancieringscontract voor de haven van Zeebrugge af. Via de prefinanciering van 13 miljoen euro draagt Vlaanderen bij tot de verbetering van de havenontsluiting en de versterking van de inter-modaliteit tussen spoor en water.

Het prefinancieringscontract heeft betrekking op het vormingsstation, de nieuwe bundel in Zwankendamme en de bundels Pelikaan en Wielingen. Het project Zeebrugge-Vorming omvat de aanleg van een extra spoorbundel. De trieerinstallatie wordt uitgebreid naar 30 sporen, waardoor het aantal behandelde wagons sterk verhoogd kan worden.

De uitvoering van de werken gebeurt in fasen, en is gespreid over de jaren 2007 tot 2015. In de begroting 2009 is 1.540.000 euro voorzien voor de prefinanciering van deze projecten in het havengebied van Zeebrugge.

Liefkenshoekspoorverbinding

De Liefkenshoekspoorverbinding vormt de rechtstreekse verbinding tussen linkeroever (Deurganckdok) en het vormingsstation Antwerpen-Noord op rechteroever. Deze spoorverbinding is zeer belangrijk voor de ontsluiting van de haven naar het binnenland. De aanvang van de werken is voorzien voor november 2008, de indienstelling voor maart 2013.

Dit project wordt gerealiseerd door middel van een PPS-constructie (voor een bedrag van 634.8 miljoen euro). Daarnaast zal Infrabel zelf instaan voor de aanleg van de sporen en uitrusting (49.4 miljoen euro). De closing van het PPS-contract is voorzien voor oktober 2008.

Met de co-financieringsovereenkomst, die afgesloten werd met Infrabel en NMBS-Holding op 20 december 2007, heeft het Vlaamse Gewest zich ertoe verbonden in de loop van het project een bedrag van 107 miljoen euro bij te dragen.

Met het oog op de realisatie van deze verbinding werden een aantal belangrijke procedurestappen doorlopen:

- op 9 mei 2008 stelde de Vlaamse Regering het gewestelijk RUP voor de realisatie van de Liefkenshoekspoorverbinding definitief vast;
- in september 2008 werd de bouwvergunning afgeleverd;
- op 6 oktober 2008 werden de overeenkomsten tussen Infrabel en het Vlaamse Gewest aangaande “Rietveld Kallo”, “Realisatie buffers” en “Eigendomsoverdrachten” ondertekend. De eerste overeenkomst regelt de taak- en lastenverdeling bij de realisatie van het natuurgebied “Rietveld Kallo”. De tweede overeenkomst betreft afspraken aangaande de realisatie van vijf geluidsbuffers. De derde overeenkomst regelt de overdracht van de eigendom van een aantal gronden en infrastructuur, waaronder de Beverenspoortunnel, nodig voor de realisatie van de nieuwe spoorverbinding.

De rechtstreekse investeringen van Infrabel en de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding voor het gebruik van de spoorverbinding in exploitatie worden aangerekend op het Vlaamse aandeel in de regionaal toewijsbare spoorweginvesteringen.

Goederenlijn Lanaken-Maastricht

Met het oog op de heropening van lijn 20 (Lanaken-Maastricht) heeft het Vlaamse Gewest op 8 mei 2004 een co-financieringsovereenkomst afgesloten. De werken op Vlaams grondgebied zullen aanvangen in februari 2009. De totale Vlaamse inbreng bedraagt ca 1.800.000 euro.

Stationsomgeving Mechelen

Op 18 april 2008 besliste de Vlaamse Regering om jaarlijks een investeringssubsidie toe te kennen aan de NMBS Holding teneinde de Arsenaalsite en stationsomgeving in Mechelen mede te financieren. Vanaf 2008 zal het gewest, gedurende een looptijd van 12 jaar, in de vorm van een investeringssubsidie jaarlijks 10 miljoen euro terugstorten aan de NMBS Holding.

Tevens werden een aantal structurele stappen genomen voor een nauwere samenwerking en voorbereiding van het investeringsbeleid voor spoorwegen met de federale overheid. Hiervoor verwijs ik naar bijlage 2, aangezien deze stappen gelijktijdig invulling geven aan de met reden omklede motie hierover.

1.3.8. Monitoren van de verkeersveiligheid

Het is voorzien in het project “Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen” (zie ook hoofdstuk 1.1.4.) dat de veiligheid van de reeds aangepakte punten wordt opgevolgd. Hiervoor wordt van alle projecten die op het terrein opgeleverd worden aan de lokale politie gevraagd om de

specifieke ongevalgegevens van deze punten bij te houden en door te geven aan TV3V. Deze gegevens worden geregistreerd met als doel de impact van de genomen infrastructuurmaatregelen op de verkeersveiligheid te monitoren.

De nieuwe gegevens met betrekking tot ongevallenstatistieken zoals beschikbaar gesteld door het NIS dienen eerst aan een locatie oftewel een hectometerpaal op het Vlaamse gewestwegennet gerelateerd te worden door de provinciebesturen. Vervolgens kunnen deze als broninformatie voor de bepaling van de meest prioritaire projecten dienen (zie ook hoofdstuk 1.3.5 Objectivering en kwantificering van de behoeften en prioriteiten).

2. Openbare werken: luchthavens, investeren in economische poorten en knooppunten

2.1. Luchthavens

Binnen de context van de strategische visienota van 2 juni 2006 was het beleid rond de regionale luchthavens vooral gericht op de voorbereiding van de hervorming van het beheer, met het perspectief van een rechtstreekse betrokkenheid van de private sector, die ook het risico van de exploitatie dient te nemen.

De steeds grotere eisen op het gebied van luchtvaartveiligheid- en beveiliging brengen ook hogere kosten met zich mee, zowel op het vlak van de basisinfrastructuur als van het in te zetten personeel voor de exploitatie van de luchthaven.

2.1.1. Projecten

De beheersstructuur verzelfstandigen

Luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk Wevelgem

Op 2 juli 2008 keurde het Vlaams Parlement het decreet goed betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

Dit LOM-LEMdecreet vloeit voort uit de strategische visienota voor de regionale luchthavens. De LOM is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en de buitengewone werken inzake instandhouding van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur van de luchthaven. De LOM is derhalve verantwoordelijk voor het blijvend voldoen aan de huidige en toekomstige ICAO-eisen op het vlak van de basisinfrastructuur. De LOM stelt deze ICAO-conforme basisinfrastructuur en aanverwante (zoals gronden) ter beschikking aan de LEM, tegen een marktconforme concessievergoeding.

Aandeelhouder in de LOM is in het geval van de luchthaven Oostende het Vlaams Gewest, eventueel door tussenkomst van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV). In het geval van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem neemt het Vlaamse Gewest deel in de eigendomsstructuur van de LOM, naar rata van de inbreng van kapitaal voor de modernisering van de basisinfrastructuur. Het Vlaamse Gewest zal daarbij 50 % + 1 aandeel in de LOM verwerven.

De LEM is een NV van privaatsrecht die zich uitsluitend richt op de vermarkting van de luchthaven. De LEM is derhalve verantwoordelijk voor de dagelijkse exploitatie van de luchthaven, met inbegrip van het verzekeren van de luchtvaartveiligheid en de luchthavenbeveiliging, het gewoon onderhoud van de basisinfrastructuur en het zo goed mogelijk ontwikkelen van de mogelijkheden aan aëronautische (luchtverkeer en -vervoer) en non-aëronautische (waaronder vastgoed) zijde. De belangrijkste taken zijn dus marketing, sales en business development, zowel aëronautisch als non-aëronautisch, binnen de huidige milieuvergunning en rekening houdend met het maatschappelijk

draagvlak. De LEM ontvangt een vergoeding voor de uitvoering van de taken inzake luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging, overeenkomstig de geldende internationale, Europese en federale reglementering.

Het aandeelhouderschap is in handen van één of meerdere private partners, eventueel aangevuld met (semi-)publieke partners, aan te duiden middels een gerichte tenderprocedure voor een concessie.

De inbreng van het Vlaamse Gewest in de LOM Oostende en in de LOM Kortrijk-Wevelgem is bestemd om de luchthaven te laten voldoen aan de certificatievereisten op het vlak van de infrastructuur, met het oog op het behoud van de bestaande luchthavencategorie en de huidige mogelijke luchtvaartactiviteit.

Luchthaven Antwerpen

Het regeerakkoord gaf aan dat de Antwerpse regio recht heeft op het behoud en de uitbouw van een regionale zakenluchthaven. De regeringsbeslissingen van 3 maart 2000, 19 juli 2002, 27 juni 2003 en 16 januari 2004 bleven gelden als uitgangspunt voor het te voeren beleid.

De luchthaven Antwerpen staat voor een dringende investering met het oog op het behoud van de certificatie, namelijk de aanleg van een verplichte veiligheidsstrook, bestaande uit een baanstrook van 60 m en van een Runway End Safety Area (RESA) van 90 m. Het niet tijdig realiseren van een door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verplichte veiligheidsstrook van 150 m lengte, in het verlengde van de startbaan 11 zal een intrekking van de certificatie, gebaseerd op een categorie 3 C luchthaven, en bijgevolg een inkorting van de bruikbare lengte van de startbaan tot gevolg hebben.

Op 10 mei 2007 werd een plan-MER goedgekeurd waarin de milieu-aspecten van de verschillende mogelijke oplossingen voor de verwezenlijking van de veiligheidsstrook werden onderzocht. Het plan-MER kwam tot de conclusie dat het alternatief van een beperkte omlegging buiten het Fort aanvaardbaar is, mits het nemen van de nodige milderende maatregelen.

Gelet op de bevindingen van het plan-MER en op het belangrijk verschil in kostprijs van de twee alternatieven die door het MER als aanvaardbaar werden beoordeeld, heeft de Vlaamse Regering op 8 juni 2007 beslist om de oplossing met de korte omlegging van de Krijgsbaan (buiten het Fort III) en de korte tunnel verder in aanmerking te nemen en op basis daarvan de procedure tot realisatie voort te zetten.

Rekening houdend met de keuze voor het alternatief met de beperkte omlegging van de Krijgsbaan is onmiddellijk gestart met de opmaak van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) voor het gewijzigde tracé van de Krijgsbaan. De Vlaamse Regering heeft op 21 mei 2008 dit RUP voorlopig vastgesteld, met het oog op het openbaar onderzoek in het najaar van 2008.

Het bedrijventerrein werd opgenomen in het globale RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen. Dit GRUP werd door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld op 5 september 2008. Daarbij werd rekening gehouden met de resultaten van de mobiliteitsstudie welke in januari 2008 werd voltooid en welke een inzicht gaf in de beperkende maatregelen inzake de omvang van de bedrijvenzone, rekening houdend met de mobiliteitseffecten.

De mobiliteitsstudie gaf ook inzicht in de begeleidende maatregelen die nodig zijn om het additionele verkeer dat de bedrijvenzone zal opleveren te kunnen verwerken. De maatregelen hiertoe, zoals de infrastructurele aanpak van drie kruispunten, werden eveneens op 21 mei 2008 door de Vlaamse Regering vastgesteld.

Tegelijkertijd werden de onderhandelingen met het consortium (commerciële partner) en de regionale partners verder gezet respectievelijk terug opgestart. De onderhandelingen met de regionale partners dienen plaats te vinden nadat het Consortium een aangepast businessplan heeft ingediend. Op basis van dit plan maakt PMV een finale financiële studie voor de op te richten PPS-vennootschap.

Met het oog op de realisatie van de veiligheidsstrook werden in 2007 de nodige middelen vastgelegd voor de onteigening van het grootste gedeelte van de hiervoor vereiste gronden. Het

onteigeningsbesluit voor deze gronden werd gepubliceerd op 21 augustus 2008. De onteigening van de resterende percelen gebeurt in 2009.

De beveiliging van de luchthavens verder verbeteren

Op 10 november 2005 is tussen de Belgische Staat, het Vlaamse en het Waalse Gewest, een samenwerkingsovereenkomst afgesloten houdende de uitvoering van beveiligingstaken door de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens. Deze overeenkomst regelt o.m. de bevoegdheidsverdeling en de samenwerking met het federale Directoraat-generaal Luchtvaart, alsmede de specifieke opleiding voor het luchthavenbeveiligingspersoneel. Deze samenwerkingsovereenkomst vloeit voort uit de Europese verordening 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de verordening 1217/2003 van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Intussen werden deze verordeningen geëvalueerd en vervangen door een nieuwe verordening 300/2008. In dit kader hebben de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen een beveiligingsplan opgesteld.

Tegemoetkomend aan de nieuwe gestelde vereisten werd het beveiligingspersoneel op de luchthavens merklijk uitgebreid. De meerkosten daarvan dienden gecompenseerd door een bijkomende exploitatiedotatie. Zowel de Europese Commissie als het Directoraat-generaal Luchtvaart voerden een audit uit naar de toepassing van de opgelegde beveiligingsmaatregelen op de luchthaven Antwerpen. Deze audit maakt deel uit van een systematische controle van alle luchthavens of van enkele type-luchthavens per land.

De regionale luchthavens certificeren

De luchthaven Oostende-Brugge heeft een certificatie categorie 4E bekomen. Deze certificatie werd in april 2008 hernieuwd voor een periode van 3 jaar. Deze periode komt overeen met de maximumduur voorzien in de desbetreffende omzendbrief van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kreeg in juli 2008 een nieuw luchthavencertificaat voor 3 jaar.

De luchthaven Antwerpen ontving haar certificaat in december 2006. De huidige certificatie van de luchthaven Antwerpen in categorie 3C werd afhankelijk gesteld van het verwijderen van de luchtvaarthindernissen aan de kant Fort III te Borsbeek. In het najaar 2008 zal een audit van de luchthaven Antwerpen plaatsvinden, met het oog op het uitreiken van een nieuw certificaat.

De toekomst van de luchthaven Antwerpen veilig stellen

Op 6 juni 2006 werd de vernieuwde vertrek- en aankomstzone van de luchthaventerminal in gebruik genomen. Hierin zijn ook de federale en gewestelijke veiligheidsdiensten gehuisvest. Deze terminal biedt een gevoelig beter comfort aan de vertrekkende en aankomende passagiers. Eind 2008 zal dit project worden afgerond met de verbouwing van het luchthavenrestaurant, in samenwerking met de exploitant die het project mede financiert. Daarmee is de terminal zo goed als volledig gerenoveerd. Daarnaast wordt werk gemaakt van het creëren van bijkomende bouwrijpe zone voor het bouwen van vliegtuiglodoos ten behoeve van de zakenluchtvaart die op de luchthaven Antwerpen haar expansie voortzet. Deze werken worden in het najaar van 2008 aanbesteed.

Investeren in de capaciteit van de luchthaven Oostende-Brugge

Het ontbreken van voldoende lodoosruimte voor luchtvracht vormde op vele ogenblikken een knelpunt bij de luchthavenexploitatie. In het najaar van 2006 is op de luchthavengebonden bedrijvenzone ten zuidoosten van de luchthaven een nieuwe vrachtlodoos van 4000 m² in gebruik genomen. Daarnaast werd ook een infrastructuur voorzien voor de toegang van land- naar luchtzijde alsook een vooruitgeschoven brandweerpost. In 2008 wordt een studie uitgevoerd met het oog op de mogelijke bouw van een tweede vrachtlodoos voor een verdere uitbreiding van de vrachtactiviteit op de luchthaven.

Naast de functie van de luchthaven inzake vervoer van luchtvracht en charterpassagiers wordt ook de opleiding in luchtvaart (voornamelijk pilootopleiding, Bachelor&Master vliegtuigtechnieken van de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende) en het Vlaams Luchtvaartcentrum actief ondersteund.

De toekomst van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vrijwaren

Teneinde de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te ondersteunen in het behouden van de noodzakelijke certificatie subsidieert het Vlaamse Gewest deze luchthaven voor de loon- en werkingskosten van de luchthavenbrandweer. De noodzakelijke investeringen in de basisinfrastructuur om te kunnen voldoen aan de certificatievereisten zullen door het Vlaamse Gewest worden voorzien in het kader van de oprichting van de LOM Luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Een investeringsprogramma wordt thans, in overleg met alle betrokken partijen, uitgewerkt.

Het luchthavenbeleid bestuurlijk verankeren

Eén van de doelstellingen van het START-proces rond de luchthaven Zaventem hield verband met de bestuurlijke verankering. In dit kader werd op 1 april 2008 binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken de beleidsafdeling “Luchthavenbeleid” opgericht.

Deze beleidsafdeling heeft thans als voornaamste taak de beheershervorming van de Vlaamse regionale luchthavens te begeleiden en het investeringsprogramma van de luchthavens te coördineren. De luchthaven Antwerpen ressorteert onder deze afdeling. Daarnaast wordt de afdeling Luchthavenbeleid ook betrokken bij de werkzaamheden van de task force START.

De Vlaamse Luchthavencommissie opnemen in het SERV-decreet

De Vlaamse Luchthavencommissie brengt advies uit over alle aangelegenheden inzake luchthavens en luchtvaart in Vlaanderen. Sedert haar oprichting eind 2005 is de VLC uitgegroeid tot een belangrijk forum waar tevens een discussie en informatie-uitwisseling plaatsvindt rond actuele thema's in de luchtvaart.

De VLC was tot op heden een ad-hoc adviesorgaan, werkzaam binnen de schoot van de SERV. In het ontwerp van decreet tot wijziging van het decreet van 7 mei 2004 inzake de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen is de VLC als volwaardig adviesorgaan opgenomen. Zij hanteert een geïntegreerde benadering van het luchtvaart- en luchthavenbeleid, waarbij sociaaleconomische, ruimtelijke, mobiliteits- en milieu-effecten tegelijkertijd worden afgewogen. Zij kan op eigen initiatief of op vraag van de Vlaamse Regering studies en aanbevelingen richten aan de Vlaamse Regering.

Dit ontwerp van decreet is inmiddels bij het Vlaams Parlement ingediend.

De luchthaven Zaventem uitbouwen als Vlaamse poort

Met het oog op de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthavenregio rond Zaventem werd het START-programma (STrategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio) opgezet met volgende doelstellingen:

- voldoende ruimte creëren voor nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling;
- de mobiliteit in de regio verbeteren;
- de luchthaven uitbouwen tot een volwaardige Vlaamse haven, als internationale poort in Vlaanderen;
- de leefomgeving in de regio verbeteren.

Voor het realiseren van deze doelstellingen werden een belangrijk aantal projecten uitgewerkt (zie verder) met betrekking tot:

- de opmaak van een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven en de regio
- de versteviging van de arbeidsmarkt
- het overlegproces Vlaams stedelijk gebied rond Brussel
- de opmaak van een strategisch masterplan voor de reconversie en de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de bedrijfzone Vilvoorde-Machelen

- de fysieke en functionele ontubbeling van de R0 door de uitbouw van rangeerbanen tussen de verkeerswisselaar met de A3/E19 in Machelen, met de aansluiting van de R22 Woluwelaan hierop ter hoogte van de verkeerswisselaar met de A1/E19 in Machelen, alsook tussen de verkeerswisselaar met de A12 in Strombeek-Bever en de verkeerswisselaar met de A10/E40 in Groot-Bijgaarden
- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven
- de ontsluiting van het toekomstige bedrijventerrein Meise-Westrode en de ombouw tot volwaardige autosnelweg van de A12
- de invoering van een aantal radiale busverbindingen, geïntegreerd in het basisnetwerk, en de realisatie van doorstromingsmaatregelen op deze relaties
- de bestuurlijke verankering van het Vlaamse luchthavenbeleid.

In het kader van de opmaak van de Strategische visie Zaventem 2025 werd onderzocht hoe en tot op welk niveau de sociaal-economische groei van de luchthaven en de luchthavengerelateerde activiteiten haalbaar zijn vanuit het perspectief van draagkracht van ruimte en milieu op lange termijn.

Het spreekt voor zich dat er voor het realiseren van deze doelstellingen een belangrijk aantal (wegen)infrastructuurprojecten uitgewerkt moeten worden. In eerste instantie wordt er gefocust op de toegankelijkheid en de ontsluiting van de luchthaven zelf. Hiervoor zullen volgende projecten worden gerealiseerd:

- Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven;
- Optimalisatie van de R0 – zone Zaventem (vak tussen A1/E19 en A3/E40-Leuven);
- Optimalisatie van de R0 – Noord (vak tussen A3/E40-Gent en A1/E19)
- Optimalisatie van de R0 – Oost (vak tussen A3/E40-Leuven en A4/E411)

De 'Noordelijke Ontsluiting van de luchthaven van Zaventem' wordt via een PPS-constructie gerealiseerd. Dit investeringsproject bestaat uit het vervolledigen en de optimalisatie van het bestaande complex nr. 12 Vilvoorde - Luchthavenlaan op de A1/E19. Dit gebeurt door de aanleg van bijkomende uit- en toeritten langs de noordzijde van het complex. Er is tevens een volledige herinrichting van het gelijkvloerse niveau van de Luchthavenlaan, de Bataviastraat en het kruispunt met de Haachtsesteenweg voorzien.

De aanleg van een viaduct vanaf de bestaande brug over de E19, verder over de Luchthavenlaan en de Haachtsesteenweg zal een verhoging van de capaciteit van de vrachtoegang van Brussels Airport bewerkstelligen. Door de aanleg van dit viaduct verbetert de rechtstreekse aansluiting op de ingang van de Cargo-zone van Brussel Airport Company. Dit leidt tot optimalisatie van de vrachtoegang tot de luchthaven Zaventem.

Dit project wordt samen met het DIABOLO-project van de NV Infrabel uitgevoerd.

Het DIABOLO-project realiseert een nieuwe spoorverbinding tussen het station Brussel Nationaal Luchthaven richting Brussel en richting Antwerpen. Vanaf Brussel Nationaal Luchthaven wordt via de Haachtsesteenweg en Luchthavenlaan tot in de middenberm van de A1/E19 een spoorwegtunnel geboord. Deze spoorwegtunnel wordt aangesloten op de nieuwe spoorlijn 25N in beide richtingen.

Realisaties 2008

De eerste fase van de Noordelijke ontsluiting van de luchthaven van Zaventem is gestart in november 2007 en wordt in 2008 afgewerkt. Deze fase omvat de voorbereidende werkzaamheden aan de rioleringen ter hoogte van het nieuwe uit- en toerittencomplex in de Noordwestelijke lus van de A1/E19 en het archeologisch onderzoek in deze zone. Daarnaast zijn ook eind oktober 2007 de voorbereidende werkzaamheden gestart voor de vertrekschacht van de spoortunnel op domein van de luchthaven. De werkzaamheden van fase 1 hebben geen invloed op het verkeer.

De passage van de spoortunnel onder de Luchthavenlaan tussen de bestaande uitrit en brug over A1/E19 vormt fase 2. Deze fase wordt zelf opgedeeld in drie subfasen en loopt van begin 2008 tot begin 2009. Een onderdeel van deze tweede fase is de omlegging van de bestaande uit- en toerit van de A1/E19 op de Luchthavenlaan (nr. 12) met behoud van alle mogelijke huidige verkeersbewegingen.

De huidige capaciteit van de Luchthavenlaan voor het doorgaande verkeer in beide richtingen blijft behouden.

De derde fase bestaat uit het realiseren van het nieuwe uit- en toerittencomplex langs de Noordwestelijke zijde van de A1/E19 alsook de omlegging van de Bataviastraat en de Haachtsesteenweg ter hoogte van de ingang Brucargo via een tijdelijke ontsluitingsweg. Dit loopt van eind 2008 tot medio 2009.

De omlegging van de A1/E19 richting Antwerpen ter hoogte van het huidige uit- en toerittencomplex nummerr. 12 via een tijdelijke ontsluitingsweg naar de huidige middenberm maakt deel uit van deze fase. Deze omlegging heeft dezelfde capaciteit als de huidige A1/E19 en is gepland vanaf eind 2008 tot en medio 2010.

De plaatsing van een stalen fietsbrug over de A1/E19 is voorzien rond eind 2008. Op deze wijze wordt een volledige gescheiden afwikkeling van het fietsverkeer binnen deze zone mogelijk. Dit nieuwe fietstraject zal in het voorjaar van 2009 worden geopend. Samen met de tijdelijke omlegging van een deel van de Haachtsesteenweg en Bataviastraat van eind 2008 tot medio 2009 voor de aanleg van de spoortunnel in deze zone, is dit fase 4.

Ook andere deelprojecten zoals de ontwerpstudie ombouw R0 Grimbergen en de ombouw tot autosnelweg A12 Meise-Westrode maken deel uit van START. In 2008 startte de heraanleg van de Budasteenweg – Diegemstraat. Al deze projecten zullen normaal in 2009 beëindigd worden. De kruispunten van deze weg met de R22 en N1 zullen aansluitend op deze werken door TV3V uitgevoerd worden. Voor de N2-West is in 2008 een ontwerpstudie voor het wegvak op het grondgebied van Zaventem tussen de Tramstraat en de Sterrebeekstraat gestart. Voor deelgebieden van de R0 rond Brussel zijn al twee studieopdrachten opgestart in het kader van START. De eerste studie betreft het ontdebellen van de R0 in de Zone Zaventem. Deze zone Zaventem loopt van het complex A1/E19-R0 te Machelen tot aan het complex A3/E40-R0 te Sint-Stevens-Woluwe. De tweede studie behandelt het ontdebellen van de R0-Noord tussen het complex A10/E40-R0 te Groot-Bijgaarden en het complex A12-R0 te Strombeek-Bever.

In 2008 wordt een derde studie opgestart, de ontwerpstudie ombouw R0 Grimbergen. Dit traject omvat het tussenliggende gedeelte, namelijk van het complex A12-R0 te Strombeek-Bever tot aan het complex A1/E19-R0 te Machelen, inclusief het viaduct van Vilvoorde. De benodigde maatregelen op dit gedeelte van de R0 worden in deze studie bestudeerd. De gunning van de derde studie is voorzien voor 2008 en de aanvang van de uitvoering van de studie in 2009.

Te realiseren 2009

Eind 2009 wordt het opstarten van fase 5 van de noordelijke onsluiting van de luchthaven van Zaventem voorzien. Dit behelst de realisatie van het uit- en toerittencomplex langs de noordoostelijke zijde van de A1/E19 evenals de aanleg van de zone Leuvensesteenweg en Bataviastraat vanaf maart 2009. Het aanleggen van de spoortunnel onder de Haachtsesteenweg en Luchthavenlaan in verschillende delen loopt gelijktijdig. Verder worden de laatste fasen van dit projectvoorbereid. In deze fase 6 vat de constructie van het viaduct over de Luchthavenlaan aan. Dit is voorzien vanaf het voorjaar 2010 tot midden 2011. Een omlegging vanaf de bestaande brug over de A1/E19 tot in de Brucargo-zone van de luchthaven wordt opengesteld voor de hele Luchthavenlaan met inbegrip van het kruispunt met de Haachtsesteenweg. Tot slot volgt in fase 7 de herinrichting van het gelijkvloerse niveau van de Luchthavenlaan in de loop van 2011. De realisatie van de aangepaste uitrit van de A1/E19 naar de Luchthavenlaan en het viaduct van eind 2011 tot en met februari 2012 sluit de laatste fase af.

3. Openbare werken: de multifunctionele benadering

3.1. De weg multifunctioneel benaderd

3.1.1. Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren

Ecologisch bermbeheer

Realisaties 2008

De bermbeheersplannen voor de N49 district Sint-Niklaas, de R2 in Oost-Vlaanderen en de E40/A10 in Vlaams-Brabant worden nog voor het einde van dit jaar afgewerkt.

Dit betekent dat er eind 2008 een goedgekeurd bermbeheersplan bestaat voor ruim 4/5 van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde autosnelwegbermen.

In 2008 werd ook extra aandacht geschonken aan o.m. een betere verwijdering van het bermmaaisel, een inhaalbeweging voor het onderhoud van de houtige vegetatie in de bermen en het systematisch uitvoeren van de opgemaakte bermbeheersplannen. Daarnaast wordt er ook gewerkt rond een consequentere verwerking van biomassa.

Te realiseren 2009

In 2009 zal verder gewerkt worden aan het opstellen van de bermbeheersplannen. Eind 2009 zal het aandeel goedgekeurde bermbeheersplannen opgelopen zijn tot boven de 95% van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde autosnelwegbermen.

Tevens worden de opgemaakte bermbeheersplannen uitgevoerd en opgevolgd door de districten in de territoriale wegenafdelingen.

Ook in 2009 wordt het proefproject langs de N42, ecologisch bermbeheer d.m.v. begrazing door schapen, dat in 2006 werd opgestart, verder opgevolgd.

Biocidegebruik

Zoals decretaal voorzien moet het Agentschap Wegen en Verkeer in 2015 het onkruidbeheer van de gewestwegen volledig zonder het gebruik van chemische producten te laten gebeuren. Een integrale aanpak waarbij zowel bij ontwerp, aanleg en beheer gedacht wordt aan alternatief onkruidbeheer is essentieel om deze doelstelling te bereiken. Heel wat diensten, provincies, districten en gemeenten zijn al op de goede weg, zij bewijzen dat omschakelen mogelijk is.

Realisaties 2008

In het kader van het reductieprogramma voor biociden werd in 2008 reeds 50% van de wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer biocidenvrij beheerd.

Te realiseren 2009

In 2009 zal er gestreefd worden het aandeel zonder gebruik van biociden beheerde wegvakken te verhogen naar 60%.

Winterdienst

Realisaties 2008

Alle nieuwe voertuigen voor de winterdienst worden voortaan met GPS navigatie en een systeem voor automatisch strooien uitgerust. Momenteel zijn ongeveer 30 % winterdienstvoertuigen uitgerust met het automatische strooisysteem en navigatie. Het automatisch strooien zorgt ervoor dat men strooit op de juiste plaats, over de juiste breedte en met een gekalibreerde behandelingshoeveelheid, aangepast

aan de toestand van de weg, zout. Hierdoor wordt het optimum nagestreefd tussen gladheidbestrijding in functie van verkeersveiligheid en het beperken van milieuschade. Het automatisch strooien heeft bovendien als voordeel dat de verbruikte hoeveelheid zout hiermee wordt gereduceerd.

Voor de aanvang van de winter 2008-2009 wordt ook de vloot van sneeuwplougen verder uitgebreid met 22 stuks zodat bij sneeuwval het ruimen van de gewestwegen op een efficiëntere wijze kan geschieden.

Bij onverwachte wijzigingen in het weerbeeld is er een éénduidige communicatielijm op punt gezet via de permanentiedienst van EMA zodat duidelijke afspraken zorgen voor een continuïteit van aanpak bij opkomende gladheid.

Te realiseren 2009

Bij de aanvang van de winter 2008 – 2009 zullen alle districten werken met het nieuwe registratiesysteem voor de prestaties van de aannemers. Dit zorgt er tevens voor dat een uniforme werkwijze en gladheidbestrijding wordt toegepast.

Ontsnippering

Realisaties 2008

De ontsnipperingsstudie voor de E40/A10 werd opgestart in 2007 en in januari 2008 afgerond. De resultaten werden besproken met de betrokken provinciale afdelingen van AWW. Via lopende initiatieven of via het plannen van projecten in toekomstige programma's zullen de aanbevelingen van deze studie worden uitgevoerd.

Voor de realisatie van het ecoduct over de E19/HSL in samenwerking met Infrabel (50% / 50% kostenverdeling) was bijkomend overleg noodzakelijk over de technische uitwerking en een realistische raming. Om het maatschappelijke draagvlak te vergroten wordt meegewerkt aan de landschapsstudie, die in opdracht van het beleidsdomein Leefmilieu Natuur en Energie wordt uitgevoerd. Dit gebeurt in samenwerking met betrokken partijen en gemeentebesturen. Ook de realisatie van de bermbrug wordt verder besproken met de betrokken partijen.

In 2008 werd samengewerkt met de Nederlandse provincie Noord-Brabant aan een planstudie voor de realisatie van de Nederlandse ecoducten en één in de grensstreek aan de E34 (Postel). Dit ecoduct is één van de voorstellen uit de ontsnipperingsstudie voor de E34/E313 in de Provincie Antwerpen. (2001)

Naar aanleiding van een interne richtlijn werden verschillende natuurtechnische adviezen geformuleerd voor lopende infrastructuurprojecten (o.a. N76, R25, N10, duiker N725). Voor het START-project R0 werd een begeleidingsgroep voor natuurverbindingen opgericht.

Voor de realisatie van ontsnipperingsvoorstellen uit de 'Structuurvisie Zoniënwoud' (studie Agentschap voor Natuur en Bos) werd een technische studie gestart voor concrete uitvoeringswijze en kostenraming.

Te realiseren 2009

Het project van de E19/HSL in samenwerking met Infrabel zal verder afgewerkt worden. Dit omvat de volgende projecten aanleg ecoduct Wuustwezel, begeleiden landschappelijke inpassing in overleg met andere instanties (opdracht van LNE ter vergroting van het maatschappelijke draagvlak), aanleg bermbrug te Schoten en aanleg ecoraster langs de zijde van de E19.

Enkele eenvoudige maatregelen uit de ontsnipperingsstudie van de E40/A10 kunnen gerealiseerd worden.

In samenwerking met Nederland worden de voorontwerpen voor het ecoduct van Postel over de E34 opgemaakt. De voorontwerpen van het tweede ecoduct in het Meerdaalwoud (50% op programma voor 2010 van AWW en 50% voor het beleidsdomein Leefmilieu Natuur en Energie) worden in 2009 opgestart.

Bij de lopende kleine en grote infrastructuurprojecten wordt via een gerichte begeleidingspecifiek aandacht besteed aan de natuurtechnische aspecten en aan een landschappelijke inpassing.

Geluid

De Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 'inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (richtlijn omgevingslawaai ROL)', omgezet in deel 2 van VLAREM II via het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 heeft tot doel "het omgevingslawaai en de hieruit voortkomende geluidshinder en schadelijke effecten te vermijden, te voorkomen of te verminderen en een goede geluidskwaliteit te bewaren.

Ter evaluatie en beheersing van het omgevingslawaai worden volgende maatregelen getroffen:

- het opstellen van geluidsbelastingsskaarten en strategische geluidsbelastingsskaarten voor de belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties;
- het opmaken van een geluidsplanning en het opstellen van geluidsactieprogramma's op basis van deze geluidsbelastingsskaarten;
- het informeren van het publiek over de vastgestelde geluidshinder en de geplande maatregelen.

Realisaties 2008

In een eerste fase worden de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar, in totaal ± 1900 km van het Vlaamse gewestwegennet, meegenomen. De opdracht tot opmaak van de geluidsbelastingsskaarten startte eind september 2007. De resultaten zijn eind oktober 2008 beschikbaar.

Volgens de richtlijn omgevingslawaai dient de geluidsactieprogramma's gericht te zijn op het oplossen van prioritaire problemen, voortvloeiend uit de overschrijding van de milieukwaliteitsnormen. Deze programma's zijn in de eerste plaats van toepassing op de belangrijkste zones zoals vastgesteld in de strategische geluidsbelastingsskaarten".

Nadat door het beleidsdomein Leefmilieu Natuur en Energie milieukwaliteitsnormen zijn vastgesteld en gedifferentieerd naar bepaalde omgevingskenmerken kan men de belangrijkste zones en prioritaire problemen bepalen.

Te realiseren 2009

Na de bepaling van de belangrijkste zones en prioritaire problemen wordt gestart met de opmaak van de geluidsplanning (globale planning van maatregelen) en geluidsactieprogramma's (concrete programma's met brongerichte en effectgerichte maatregelen).

Na goedkeuring van de geluidsbelastingsskaarten door de Vlaamse Regering worden de kaarten ter beschikking gesteld van het publiek o.a. via de website www.wegen.vlaanderen.be.

De bevolking zal worden geraadpleegd over de voorgestelde geluidsplanning en geluidsactieprogramma's, die vanaf de zomer van 2009 zullen worden opgesteld.

Tegen juni 2012 dienen geluidsbelastingsskaarten opgesteld te worden voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar. Vervolgens dienen deze geluidsbelastingsskaarten om de vijf jaar te worden herzien en zonodig aangepast.

Voor 2009 heb ik alvast 10 miljoen euro extra voorzien voor concrete geluidsmaatregelen lands de Vlaamse gewestwegen.

Lucht

Gevolg gevend aan artikel 7.3 van de EU-kaderrichtlijn lucht (1996/62/EG) werd door de Vlaamse overheid beslist om snelheidsbeperkende maatregelen te nemen tijdens fijn stof (PM10) smogperiodes. In dit kader werd binnen het beleidsdomein MOW een procedure opgezet waarbij de nodige maatregelen worden getroffen door het Agentschap Wegen en Verkeer en het Verkeerscentrum indien

de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en Inter-gewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) een overschrijding van de fijn stof concentratiedrempels voorspellen.

Deze maatregel werd na de eerste toepassing in maart 2007, terug toegepast in december 2007 en van 18 tot en met 20 februari 2008.

Op basis van de analyse van de in maart 2007 ingestelde smog-procedure zullen verdere maatregelen worden getroffen om de weggebruiker beter te informeren over de maatregelen die werden genomen bij het overschrijden van de fijn stof-concentratiedrempel in de lucht. Tevens zullen de snelheidsbeperkingen op de snelwegen bij smog-episodes duidelijker worden gesignaleerd, onder meer door het gebruik van specifiek hiertoe aangebrachte variabele borden.

Visuele netheid

De visuele netheid van het wegennet is voor een belangrijk stuk het visitekaartje van de weg- of waterwegbeheerder (en dus de overheid). Voldoende aandacht (en middelen) voor een verzorgd en goed onderhouden wegennet zijn belangrijk. Hierbij zal meer en meer overgeschakeld worden naar het werken met resultaatsbestekken en een duidelijk na te streven kwaliteitsniveau voor het uitvoeren van maaiwerken, veegwerken, ruimen van zwerfvuil, herstellen van beschadigingen,

Het opstellen van een kwaliteitsindex moet toelaten voor elk wegsegment te bepalen in hoeverre het vooropgestelde netheidsniveau gehaald wordt.

Realisaties 2008

Eind 2007 werd een pilootproject gestart als testcase voor de omschakeling van de vele kleine onderhoudscontracten waar het Agentschap Wegen en Verkeer momenteel mee werkt naar één geclusterde resultaatsverbintenis per wegendistrict. Dit project zal in verschillende fasen verlopen. Waarschijnlijk wordt de omschakeling naar resultaatsgebonden contracten afgerond in 2014.

In een eerste fase wordt er in 2008 een geclusterde middelenverbintenis opgemaakt in vijf pilootdistricten die in het voorjaar van 2009 in uitvoering zal gaan. Hiervoor werden reeds de nodige (internationale) contacten gelegd via het samenwerkingsverband PIM waarin AWW reeds eind 2006 instapte. Ook werd de aannemerswereld ingelicht over de wijzigingen waarmee zij op korte termijn zullen worden geconfronteerd.

De kwaliteitsindex voor de visuele netheid, welke in 2006 werd uitgewerkt en getest op kleine schaal wordt in 2008 algemeen ingevoerd binnen AWW.

Te realiseren 2009

Een geclusterde middelenverbintenis voor het regulier onderhoud van de gewestwegen zal in vijf pilootdistricten worden ingevoerd. Dit betekent dat in deze pilootdistricten de afzonderlijke onderhoudscontracten (zoals bijvoorbeeld groenonderhoud, vegen, wegmarkeringen, ...) via één gezamenlijk contract worden aanbesteed.

Terwijl deze eerste fase van het omschakelingstraject loopt, zal een aanvang genomen worden met de uitwerking van bestekken met resultaatsverbintenis. De resultaatsverbintenis houdt een engagement van een partij (de aannemer) in om een bepaald (vooraf afgesproken) resultaat te behalen op een bepaald moment. Dit resultaat kan zijn: een propere weg met duidelijk zichtbare wegmarkeringen en onderhouden groenbermen. Deze zal in fase twee van het pilootproject worden toegepast, en zal allicht in de loop van 2011 in uitvoering gaan. Tijdens de uitwerking van dit bestek zal uitvoerig overleg gevoerd worden met de verschillende partners binnen PIM en zeker ook met de aannemerswereld, aangezien er door deze omschakeling ook voor hun belangrijke wijzigingen aankomen

3.2. De Waterweg multifunctioneel benaderd

3.2.1. Strategische doelstellingen

Doelstelling 1: Bescherming tegen wateroverlast en / of watertekort

Integraal waterbeleid (IWB) en overlegstructuren

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

Het beleidsdomein MOW werkt door beleid en beheer aan een goede toestand voor de bevaarbare waterlopen en aan een beperking van de negatieve gevolgen van wateroverlast op economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk vlak.

In de verschillende waterbeheerplannen (bekkenbeheerplannen, deelbekkenbeheerplannen en stroomgebiedbeheerplannen) worden de krachtlijnen van de Waterbeleidsnota, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 8 april 2005, vertaald naar concrete acties en maatregelen, zodat onder andere een duurzame structurele oplossing geboden wordt voor de Vlaamse, bovenlokale en lokale waterproblemen zoals wateroverlast, verdroging en waterverontreiniging. Ook de binnenvaart als alternatief voor het wegtransport wordt gestimuleerd.

Realisaties 2008:

Binnen de bekkenbesturen werken de waterwegbeheerders mee aan de uitvoering van de 11 bekkenbeheerplannen, waarbij rekening gehouden werd met de adviezen van de bekkenraden en met de resultaten van het openbaar onderzoek.

Thans dienen de bekkenbeheerplannen nog te worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

In 2008 werd gewerkt aan de omzetting van de Europese richtlijn over *beoordeling en beheer van overstromingsrisico's*. *De omzetting van deze richtlijn zal gebeuren* in het decreet betreffende het integraal waterbeleid. Daarbij wordt sterk beoogd om het integraal waterbeleid in de praktijk efficiënter, eenduidiger en kostenbewuster toe te passen.

Te realiseren 2009:

Het beleidsdomein MOW stelt in 2008 in samenwerking met de overige CIW-leden een ontwerp van stroomgebiedbeheerplan voor het Schelde- en Maasstroomgebied op. Deze plannen zullen naar alle verwachting vanaf eind 2008 gedurende zes maanden aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Conform de Europese Kaderrichtlijn Water dienen deze plannen voor 22 december 2009 te zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Op Vlaams niveau zal het beleidsdomein MOW blijvend samenwerken met de overige CIW-leden aan een integraal waterbeleid gebaseerd op de principes 'ruimte voor water' en 'vasthouden – bergen – afvoeren', waardoor wateroverlast en –tekort kunnen gemitigeerd worden en waar nodig in samenhang aangepakt worden.

Een verdere integratie van de verschillende kennisbronnen is eveneens noodzakelijk. MOW werkt hiervoor o.a. actief mee aan het uitbouwen van een geïntegreerd onderzoeksprogramma Water. Dit geplande onderzoeksprogramma is een direct gevolg van het congres Watersysteemkennis dat door de CIW werd georganiseerd in 2006 en 2007.

Hydrologisch Informatiecentrum (HIC)

Het Hydrologische InformatieCentrum (HIC) biedt ondersteuning aan het lange termijnbeleid rond de baggerwerken, integraal waterbeleid, veiligheid tegen overstromingen en watertekorten en vergroot de inzichten over de impact van natuurlijke evoluties en menselijke ingrepen op de watersystemen.

Het informatiesysteem HYDRA omvat alle gegevens van alle meetstations voor waterstanden en waterbeweging in getijdengebieden (kust en Schelde) en van de binnenwateren. Het HYDRA-systeem, dat permanent wordt geactualiseerd en gemoderniseerd is het belangrijkste instrument voor o.a. de dagelijkse werking van het HIC. Zowel kennis als data worden via verschillende communicatiekanalen en applicaties ter beschikking gesteld.

Realisaties 2008

In 2008 werd het informatiesysteem HYDRA verder uitgebreid met een validatiesysteem en extra ontsluitingsmogelijkheden van data via het web. Bijkomende samenwerking met andere organisaties om data gemeenschappelijk te ontsluiten zijn aangegaan. In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen het HIC en de DID – Data-ICT-Dienst van Rijkswaterstaat (RWS) om gegevens voor de Gemeenschappelijke Maas gezamenlijk te ontsluiten op de websites van RWS en het HIC (realisatie voorzien voor eind 2008). Daarnaast worden ondermeer meteorologische en hydrologische gegevens van het Franse deel van het IJzerbekken ter beschikking gesteld van de Vlaamse waterbeheerders. Deze gegevens worden aangeleverd door Météo France en DIREN – Directions régionales de l’environnement.

Een systeem als HYDRA mag onder geen beding uitvallen waardoor de ontduubeling en beveiliging van het ondersteunende informaticasysteem is begonnen.

In 2008 werd ook het pluviografenmeetnet van het HIC gemoderniseerd en gevalideerd en werd het hydrologisch meetnet verder uitgebreid. Sinds 2008 worden voor verschillende posten data via GPRS verstuurd van de meetpost naar de centrale databank. Voor de validatie van de gegevens werd overgeschakeld op het systeem WISKI dat op termijn een snellere validatie en een beter beheer van de metadata mogelijk moet maken.

Te realiseren vanaf 2009

In 2009 zal de ontduubeling en de verdere beveiliging van het informatiesysteem HYDRA gerealiseerd worden. Daarnaast zal HYDRA verder uitgebreid worden met enerzijds geoptimaliseerde systemen voor het interne beheer en de kwaliteitscontrole van de data en anderzijds een nog verdergaande ontsluiting van de gegevens. Zo zullen via webservices de HYDRA-gegevens ter beschikking gesteld worden van RIS – Rivier Informatie Services, C@LRIS (opvolgingsysteem van waarschuwingsketen bij calamiteiten op en rond de waterwegen) en het probabilistisch toegangsbeleid voor de haven van Zeebrugge.

Het inwinnen van kwaliteitsvolle data is een basisvereiste om de andere taken van het HIC naar behoren te kunnen vervullen. Daarom zal ook in 2009 aandacht besteed worden aan het onderhoud, de verdere uitbouw en modernisering van het meetnet, inclusief het pluviografenmeetnet, in functie van de rapportering voor de Kaderrichtlijn Water (KRLW) en het Decreet Integraal Waterbeleid (DIWB).

Een verdere coördinatie met andere waterinformatiesystemen werd aangevat in 2008. HYDRA zal belangrijke input leveren aan de portaalsite met alle Vlaamse hydrometeorologische informatie, onder auspiciën van het CIW. Hierdoor kan de burger snel en duidelijk geïnformeerd worden en kunnen professionals in het waterbeheer historische en voorspellingsgegevens opvragen

Doelstelling 2: stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief

Voor deze doelstelling wordt ook verwezen naar hoofdstuk 1.2.4. waar deze functie reeds uitvoerig werd beschreven.

Doelstelling 3: Interactie van alle vormen van waterrecreatie

In uitvoering van het goedgekeurde Beleidsplan Waterrecreatie en Watertoerisme en het daarin opgenomen twaalfpuntenplan wordt het overleg met de betrokken sectoren gestructureerd gevoerd binnen het Overlegplatform Waterrecreatie, - sport en - toerisme.

De recreatieve en toeristische functies die de waterwegen en hun aanhorigheden kunnen vervullen in het kader van hun multifunctioneel karakter, vormen één van de belangrijkste speerpunten van het beleid inzake Openbare Werken.

De oprichting van het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme heeft in belangrijke mate bijgedragen aan het tot stand komen van een netwerk waarin knelpunten worden aangekaart en besproken, oplossingen kunnen worden gezocht, ideeën kunnen worden ontwikkeld, financieringsmogelijkheden voor uitvoering worden onderzocht en op het terrein resultaten kunnen worden geboekt.

De concrete vertaling van het beleidsplan zal o.a. gebeuren in het kader van de bekkenbeheerplannen

Zie ook de projecten met betrekking tot de functie 'recreatie' die behandeld worden onder hoofdstuk 3.2.3. van deze beleidsbrief.

Doelstelling 4: Bescherming van het milieu

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid legt een aantal verplichtingen op aan de waterwegbeheerders. Deze zijn niet alleen gericht op het bereiken van de goede toestand (chemisch, ecologisch en kwantitatief) van het oppervlaktewater en het grondwater. Het decreet bepaalt ook dat de vrije vismigratie moet verzekerd zijn voor alle soorten vis vóór 1 januari 2010 en dit in alle hydrografische stroomgebieden. Bovendien moeten nieuwe migratieknelpunten voorkomen worden.. Deze data worden opgelegd in de Beschikking d.d. 26 juli 1996 van het Comité van ministers van de Benelux Economische Unie *inzake de vrije vismigratie van vissoorten in de hydrografische stroomgebieden van de Beneluxlanden*. Technieken van natuurtechnische milieubouw moeten gehanteerd worden.

Zie ook de projecten met betrekking tot de functie 'bescherming van het milieu' die behandeld worden onder hoofdstuk 3.2.3. van deze beleidsbrief.

Realisaties 2008

Binnen de Benelux-overlegstructuur, meer bepaald de werkgroep 'Treksoorten' is door de Vlaamse delegatie in 2007 het voorstel ingediend om de Benelux-beschikking aan te passen, zowel wat de timing (het verschuiven van de deadline van 2010 naar 2015) als wat de scope betreft. Dit houdt in dat de waterbeheerders zich zullen focussen op de prioritaire waterlopen met betrekking tot de realisatie van visdoorgangen. Het betreft dan de prioritaire waterlopen met betrekking tot Habitatrichtlijnsoorten en de waterlopen belangrijk voor het palingbeheer. De goedkeuring van de aangepaste Benelux-beschikking werd begin 2008 verwacht, maar de administratieve afhandeling is nog steeds lopende.

Binnen de Internationale Maascommissie heeft de Vlaamse delegatie een voorstel ingediend om het bestaande waarschuwings- en alarmeringssysteem van de Internationale Maascommissie uit te breiden, zowel wat de scope (het volledig Maasstroomgebied i.p.v. enkel de hoofdstroom), als wat de definitie van een calamiteit (niet louter waarschuwen, maar ook informeren en onderzoeken) betreft.

Te realiseren vanaf 2009

Zie de projecten met betrekking tot de functie 'milieu' die behandeld worden onder hoofdstuk 3.2.3 van deze beleidsbrief.

Doelstelling 5: Vrijwaren van de landschappelijke waarde

Het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur in het landschap vormen een voortdurend aandachtspunt voor de waterwegbeheerders. Bij elk infrastructuurwerk met een landschappelijke impact wordt de Vlaamse Bouwmeester betrokken.

Er wordt meer en meer aandacht gegeven aan het terug zichtbaar maken van water in de stad. Een uitgewerkte integrale visie rond dit thema is meer dan nodig. De start voor het uitwerken van een

beleidsvisie in nauwe samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester is genomen. In 2009 wordt de integrale beleidsvisie verder uitgeschreven.

Zie ook de projecten met betrekking tot de functie ‘vrijwaring van de landschappelijke waarde’ die behandeld worden onder hoofdstuk 3.2.3. van deze beleidsbrief.

3.2.2. Operationele doelstelling

Evenwichtig uitbouwen van de functies van de waterweg rekeninghoudend met de draagkracht van de watersystemen

De waterwegbeheerders kiezen bewust voor een multifunctionele benadering van het beheer van hun waterwegen. Het beheer richt zich hierbij niet enkel op de economische functie van de waterweg als drager voor goederenvervoer, maar er wordt ook ruim aandacht besteed aan de andere functies van de waterweg zoals efficiënte aan- en afvoer van water, recreatie, vrijwaren van ecologische waarden, energiewinning en landschappelijke beleving.

In het kader van de opdrachten vanuit het decreet Integraal Waterbeleid werd een handleiding voor de afweging van de functies opgesteld. Op basis van de Handleiding Functietoekenningen worden aan de oppervlaktewaterlichamen functies toegekend (scheepvaart, natuur, drinkwaterproductie, recreatie, ...) in de bekkenbeheerplannen. Deze functietoekenningen, aangevuld met de functietoekenningen voor grondwaterlichamen, zullen vervolgens opgenomen worden in de stroomgebiedbeheersplannen. Op basis van de stroomgebiedbeheerplannen kunnen nadien de bekkenbeheerplannen bijgesteld worden.

3.2.3. Projecten

Projecten met betrekking tot de aan- en afvoerfunctie van het water

Binnen de verschillende entiteiten worden de calamiteitenplannen voortdurend geactualiseerd. Deze plannen voorzien o.a. maatregelen in het geval van wateroverlast.

Opstellen van laagwaterscenario's

Sommige waterwegen kunnen op bepaalde ogenblikken onderhevig zijn aan watertekort. Wanneer dit het geval is komen uiteraard ook de functies die deze waterwegen dienen te vervullen in het gedrang. Laagwaterscenario's met aandacht voor de gevolgen van een watertekort en maatregelen om aan deze gevolgen te verhelpen laten waterwegbeheerders en waterweggebruikers toe om op een gestructureerde wijze met de watertekorten om te gaan.

De bestaande laagwaterscenario's vormen de basis voor het uitwerken van laagwaterstrategieën en het nemen van infrastructurele of waterbeheersingsmaatregelen.

Realisaties 2008

De studie rond de effecten van klimaatverandering op laagwater en waterbeschikbaarheid is afgerond. Deze studie past de eind 2006 afgeronde studie (opzetten methodologie met het uitwerken van een casestudie voor een drietal zijrivieren van de Dender) toe voor alle bekkens in Vlaanderen om meer gebiedsdekkende resultaten te kunnen voorleggen.

Te realiseren 2009

De verschillende detailmodellen opgemaakt voor het beheer en beleid ten overstaan van laagwater en waterbeschikbaarheid zullen geïntegreerd worden in een globaal model voor Vlaanderen om de waterbeschikbaarheid en allocatiestrategieën op stroomgebiedsniveau te onderzoeken.

Het vernieuwde en uitgebreide peil- en debietmeternet voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen wordt voltooid en operationeel. Hierdoor zal de waterhuishouding van dit netwerk nog beter kunnen worden beheerst.

Nu de resultaten van de MER ter beschikking zijn zal in 2009 worden gestart met de bouw van de pompinstallatie en waterkrachtcentrale op de sluizencomplexen van Ham en Olen op het Albertkanaal.

Van zodra de pompinstallaties operationeel zijn, zal een bijsturing van de bestaande laagwaterstrategie voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen kunnen gebeuren.

De impact van klimaatwijzigingen op de waterbeschikbaarheid zal worden meegenomen bij het bepalen van de gevolgen voor de laagwaterscenario's die doorgerekend worden.

Opmaak en bijsturing waterbeheersingsplannen

Numeriek modelinstrumentarium voor de opmaak en bijsturing van waterbeheersingsplannen

Realisaties in 2008

Het huidige modelinstrumentarium wordt blijvend geactualiseerd en ingezet bij de berekeningen van de verschillende waterbeheersingsplannen en bij het ontwerp en de optimalisatie van waterbeheersinginfrastructuur. Meer specifiek werd in 2008 het numeriek model van de IJzer geactualiseerd en het model van de Maas uitgebreid tot Linne

Een numeriek instrumentarium wordt ingezet voor bestaande beleidsinitiatieven, zoals de watertoets en de federale verzekeringswetgeving op natuurrampen. Voor de rapportering in het kader van de Europese overstromingsrichtlijn (2007/60/EC) aangenomen door het Europees Parlement en de raad van Europa aangenomen in november 2007 en de omzetting ervan voor Vlaanderen toegevoegd aan het Decreet Integraal Waterbeleid kunnen de opgemaakte overstromingskaarten en overstromingsrisicokaarten gebruikt worden. De ontwikkelde risicomethode werd geïmplementeerd in een gebruiksvriendelijk softwarepakket en de Europese overstromingsrichtlijn werd als leidraad gebruikt bij het verfijnen en aanvullen van de gebruikte methodologie. De methodologie werd in 2008 o.a. aangepast om de gevolgen van een overstroming ten gevolge van bresvorming, waarbij hoge stroomsnelheden optreden, te begroten.

In 2008 is ook de databank van alle infrastructuurwerken van de waterwegen, als rekenbasis voor de opmaak van het algemene beveiligingsplan tegen overstromingen, verfijnd en vervolledigd conform het in opmaak zijnde bovenvermeld decreet.

Te realiseren vanaf 2009

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal ook in de toekomst instaan voor de verdere uitbouw, actualisatie, beheer en exploitatie van het numerieke modelinstrumentarium van rivieren en kustzone. De verschillende methodologische verbeteringen aan de risicomethodologie zullen in 2009 worden geïmplementeerd in de volgende versie van de risicosoftware. Deze zal ook in staat zijn de kaarten nodig voor de rapportering in het kader van de Europese overstromingsrichtlijn op uniforme wijze te genereren.

Nieuwe randvoorwaarden voor de modellen, afgeleid voor verschillende potentiële klimaatveranderingsscenario's zullen ingezet worden voor de verschillende scenarioberekeningen teneinde de robuustheid van de adviezen over de gevolgen van de mogelijke scenario's te begroten en verbeteren.

Beheer van de Gemeenschappelijke Maas: Maasdijkenplan en project Levende Grensmaas

In samenwerking met Nederland maakte Vlaanderen werk van een visie omtrent het beheer van de Gemeenschappelijke Maas met aandacht voor het beheersen van het overstromingsgevaar en voor het herstellen van het natuurlijk evenwicht op de Gemeenschappelijke Maas. Aanpassing van dijken en van het rivierbed zijn de ingrepen die uitvoering geven aan deze doelstellingen.

Realisaties 2008

Het verbreden van de winterdijk te Negenoord (Dilsen-Stokkem) en de afgraving/verlaging van het winterbed te Molenveld (Stokkem) werden in 2008 beëindigd.

Rijkswaterstaat Nederland legt in het najaar 2008 vier grinddrempels aan als één van de remediërende maatregelen die de nadelige gevolgen van de uitvoering van het Nederlandse Grensmaasproject moeten ondervangen.

Het Project Levende Grensmaas is opgestart te Dilsen-Stokkem: door het verhogen van de afvoer capaciteit van de rivier zal het veiligheidsniveau van het voor de drinkwaterwinning van Limburg belangrijke mijnverzakkingsgebied te Maasmechelen en Dilsen-Stokkem worden verhoogd en wordt een uniek riviernatuurgebied gecreëerd.

De basis van de nieuwe zomerdijk te Negenoord (Dilsen-Stokkem) werd aangelegd, gebouwen in het winterbed te Stokkem (Molenveld) werden verwijderd, en de zomerdijk van Negenoord-Oost (Stokkem) werd afgegraven/versmald.

De werken voor de realisatie van de Boertienlocaties werden aanbesteed. De uitvoering ervan wordt gefinancierd door Nederland. De Scheepvaart sloot hiertoe met Rijkswaterstaat de nodige overeenkomsten af. In dit kader wordt nog dit jaar gestart met de uitvoering van rivierkundige ingrepen in de zuidelijke sector (Lanaken en Maasmechelen)

Te realiseren 2009

Het project voor de realisatie van het project Levende Grensmaas wordt verder gezet

Volgende projecten staan in 2009 op het programma :

- Rivierkundige ingrepen te Bichterweerd en Kogge Greend in samenwerking met de stad Dilsen-Stokkem.
- de bouw van een in- en uitlaatconstructie te Negenoord-West en aan de Vrietselbeek te Dilsen (Dilsen-Stokkem).
- het voltooiën van de werken voor de verplaatsing van de zomerdijk van Negenoord

Opmaken van waterbeheersingsplannen en waterbeheersingswerken voor het Bovenschelde- en Leiebekken en voor het IJzerbekken

Om de nadelige gevolgen van waterschaarste te beperken zijn maatregelen bepaald, omschreven en geformuleerd.

Realisaties 2008:

De nieuwe stuw van Asper zal eind 2008 in dienst worden genomen.

Te Nieuwpoort werden de twee uitwateringspompstations op de Kreek Nieuwendamme en Nieuw Bedelf gerealiseerd.

Er werd een studie uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium in opdracht van de waterwegbeheerder van de Dender voor het dimensioneren van stuwen en het bepalen van noodscenario's bij het falen van één van de sluizen langs de Dender.

Te realiseren 2009:

In 2009 zal het herbouwen van de derde en laatste stuw op de Boven-Schelde te Kerkhove aangevat worden.

Op de Dender zal een dubbele uitwateringssluis, inclusief de elektromechanische uitrusting, gebouwd worden aan het Denderbellebroek te Denderbelle waardoor de buffercapaciteit aanzienlijk zal stijgen.

Er wordt een optimalisatiestudie gepland voor de regeling van de stuwen op de Dender gebaseerd op de resultaten uit de dimensioneringsstudie.

Een uitbreiding van het Leiemodel met het gedeelte in Noord-Frankrijk wordt voorzien in samenwerking met VNF (Voies Navigables de France), alsook een gekoppeld Vlaams-Waals Dendermodel in samenwerking met het MET.

Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis

Het Waterbouwkundig Laboratorium vertaalt resultaten van fundamenteel wetenschappelijk onderzoek naar bruikbare instrumenten voor beleids- en beheersdoeleinden en voor het vergroten van de watersysteemkennis.

Realisaties 2008

De opgestelde methodologie rond bresgevoeligheid van de Vlaamse dijken leidt tot een toetsingssysteem dat vanaf 2008 in samenspraak met de waterwegbeheerder kan toegepast worden voor de evaluatie van de Vlaamse rivierdijken.

Onderzoek en monitoring van de gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG) en gecontroleerd gereduceerd getijdegebied (GGG) langsheen de Schelde is uitgevoerd.

In geval van wateroverlast werden helikoptervluchten uitgevoerd en de overstromingskaarten zijn ter beschikking gesteld aan betrokken instanties.

Onderzoek naar de gevolgen van klimaatverandering voor het watersysteem en mogelijke adaptatiemaatregelen is uitgevoerd (zie ook hierboven: ‘opstellen van laagwaterscenario’s’).

Latis werd ontwikkeld en wordt reeds gebruikt binnen het WL voor de lopende projecten waar het overstromingsrisico moet worden geëvalueerd.

Te realiseren 2009

In 2009 moeten de helikoptervluchten (ingeval van wateroverlast) verder geperfectioneerd worden opdat quasi onmiddellijk (binnen enkele uren) de eerste overstromingskaarten ter beschikking kunnen worden gesteld aan betrokken instanties.

De bresgevoeligheid van de Vlaamse dijken zal verder onderzocht worden en een operationeel beoordelingsinstrumentarium zal ontwikkeld worden in samenspraak met de waterwegbeheerder.

Uitvoeren geactualiseerd Sigmaplan

Het Geactualiseerde Sigmaplan werd door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 goedgekeurd. Hierin worden volgende doelstellingen gerealiseerd: beheersing van overstromingsrisico's, het behalen van de natuurdoelstellingen in het Zeescheldebekken, de instandhoudingdoelstellingen en flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandrecreatie. Op 22 juli 2005 (voor Zeeschelde en Durme) en op 28 april 2006 (voor Rupel, Zenne, Dijle en Nete's) besliste de Vlaamse Regering eveneens om tegen ten laatste 2010 met de realisatie van een aantal projecten uit het Geactualiseerde Sigmaplan op het terrein van start te gaan. Deze projecten omvatten het aanleggen van nieuwe gecontroleerde overstromingsgebieden, het omvormen van gecontroleerde overstromingsgebieden naar gecontroleerd gereduceerd getijde gebieden, ontpoldering, creëren van wetlands,... en dit op diverse opgegeven locaties.

De totale kosten worden tot 2030 geraamd op 830 miljoen euro, te vermeerderen met circa 52 miljoen euro voor de flankerende maatregelen.

Realisaties 2008:

In 2008 is circa 50 miljoen euro voorzien om de gestelde ambitieuze doelstellingen in 2010 te kunnen halen. Dit budget werd voornamelijk besteed aan het afwerken van het bestaande Sigmaplan. Meer bepaald werd het besteed aan een aantal prioritaire dijkverstevigingsprojecten en studies en de realisatie van het GOG Kruibeke–Bazel–Rupelmonde (KBR) alsook aan de projecten van het geactualiseerde Sigmaplan.

Zo zijn onder meer de dijkwerken te Melle tussen de Gondebeek en Kwatrecht in uitvoering. Alsook de Dijle ter hoogte van Mechelen waar de waterkeringsmuur vernieuwd wordt.

Het GOG KBR is het laatste aan te leggen gecontroleerde overstromingsgebied uit het oorspronkelijke Sigmaplan en met zijn circa 600 ha ook het grootste uit die reeks. Verschillende stedenbouwkundige vergunningsaanvragen zijn in behandeling. De reeds vergunde werken zijn in uitvoering. Het betreft de realisatie van de ringdijk, delen van de overlooptdijk, de uitwateringssluis en de inwateringssluis van de polder van Kruibeke. Van zodra de nieuwe stedenbouwkundige vergunningen verleend worden, starten ook deze werken op. Ook een aantal voorbereidende werken, zoals het aanleggen van tijdelijke werfwegen, is in uitvoering. Het grootste deel van het toekomstige weidevogelgebied werd ontbost. Op het fysisch programma 2008 is 10,75 miljoen euro voorzien voor deze werken.

Van het geactualiseerde Sigmaplan is het project Hedwige-Prosperpolder momenteel het verst gevorderd. Het inrichtingsplan is klaar, het project-MER is opgemaakt, het GRUP is definitief goedgekeurd en vastgesteld door de Vlaamse Regering en de bouwvergunning werd bekomen. De werken van het eerste deelcontract, de werfinrichting en de eerste fase van de waterkering, gingen in augustus van start.

Van de andere 2010-projecten werden de inrichtingsplannen gefinaliseerd. Zij zitten momenteel in de fase van de opmaak van het MER en de technische ontwerpen.

Te realiseren 2009:

Ook in 2009 worden middelen voorzien voor de voortzetting van het dijkenprogramma, de verdere aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de voortzetting van de werken en de realisatie van een aantal gecontroleerde overstromingsgebieden in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan en de daarbij horende oteingeningen en studies.

2009 zal vooral in het teken staan van het voorbereiden en indienen van de nodige bouwvergunningsaanvragen voor projecten binnen de cluster Kalkense Meersen, de cluster Vlassenbroek, de cluster Dijlemonding, de cluster Grote Wal-Kleine Wal-Zwijn en de cluster Durme en haar vallei. Bedoeling is om tegen het einde van het jaar al een aantal werken aan te besteden zodat die begin 2010 van start kunnen gaan. Bij de aanleg van een intergetijdengebied in de Hedwigepolder en het noordelijk deel van de Prosperpolder wordt in 2009 de tweede fase van de waterkering gerealiseerd evenals de verplaatsing van de radartoren.

Binnen het GOG KBR zijn volgende werken gepland: finaliseren van de ringdijk, afgraven overlooptdijk, bouwen van in- en uitwateringssluizen, duikers Barbierbeek, inrichtingsmaatregelen, ... Voor GOG KBR staat er in 2009 6,10 miljoen euro op de begroting.

Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)

Realisaties 2008

In 2008 werd het voorspellingsstelsel van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) verder uitgebouwd door de voorspellingsmodellen verder te optimaliseren.

De installatie en in dienststelling van het nieuw gemeenschappelijk getijmodel voor de kust en het getijgebied van de Schelde is in 2008 afgewerkt.

Snelle, betrouwbare en gedetailleerde informatie is van belang voor het accuraat verwittigen van waterwegbeheerders, hulpdiensten en bevolking bij nakende wateroverlast en bij de afwikkeling van een overstroming. Daarom werden met het AGIV procedures uitgewerkt voor een snelle kartering van overstromingen aan de hand van helikopterbeelden.

Ook de input- en outputgegevens voor de voorspellingsmodellen worden permanent verbeterd. Voor het opmaken van hun hoogwaterberichten (meermaals daags geüpdate en beschikbaar voor specialisten en bevolking op www.waterstanden.be) kunnen de voorspellers van het HIC beroep doen op voorspellingsmodellen die meermaals daags 48 uur vooruit rekenen van de Schelde en haar tijgebonden zijrivieren, Leie, Maas, IJzer, Dender, Demer, Dijle, Zenne en Nete en dit telkens voor het beheersgebied van de waterwegbeheerders van de bevaarbare waterlopen (categorie 0). Verschillende

van deze modellen zijn aan elkaar gekoppeld. Zo maakt het model voor het gebied waarop het sigmaplan betrekking heeft gebruik van de randvoorwaarden zoals berekend door het gekoppelde model van Leie en Bovenschelde.

Te realiseren vanaf 2009

Implementatie, exploitatie, beheer en communicatie van het getijdemodel zal gebeuren in zeer nauwe samenwerking met de voorspellingsdiensten in Nederland.

In 2008 werd een operatorzaal voor het HIC ingericht en in gebruik genomen. De bemanning van deze operatorzaal met een continudienst zal verder proefdraaien en verbeterd worden. Vanuit deze operatorzaal zal de toestand op het terrein worden opgevolgd en zo kunnen de diensten op het terrein worden aangestuurd/ingelicht.

De communicatie van het HIC in en buiten crisissituaties is en zal ook in de toekomst verder uitgebouwd en geprofessionaliseerd worden, met een interface en informatie op maat van de specifieke gebruikers. De projecten die hiervoor in 2007 en 2008 werden opgestart voor vormgeving en webontwikkeling zullen in 2009 worden afgerond. Om eenduidig gestroomlijnde communicatie bij crisissituaties te kunnen garanderen, zal door het beleidsdomein MOW actief verder gewerkt worden aan een in 2008 opgestart initiatief van het CIW, waarin de afstemming van de communicatie bij dreigende overstromingen door wasafvoer tussen alle verschillende betrokken partijen wordt geoptimaliseerd.

In 2009 zal een operationeel voorspellingsmodel van het Zeekanaal geïmplementeerd worden. Hiermee zal het beleidsdomein MOW beschikken over operationele voorspellingsmodellen voor alle relevante bevaarbare waterlopen binnen Vlaanderen.

Net zoals er een uitwisseling van meetgegevens bestaat binnen en buiten Vlaanderen zal ook gewerkt worden aan de uitwisseling van de resultaten van de voorspellingsmodellen. Hiertoe worden de nodige technische stappen ondernomen en worden samenwerkingsakkoorden tussen de betrokken partijen in en buiten Vlaanderen afgesloten.

Projecten met betrekking tot de functie recreatie

Het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme

De projecten en initiatieven met betrekking tot de functie recreatie kaderen in het 12-puntenplan van het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen.

Binnen het overlegplatform Waterrecreatie, -sport en -toerisme stellen de subteams Binnenvaartwegen en Kustjachthavens op vraag van het Kernteam een aantal prioritaire acties voorop die moeten bijdragen aan het bevorderen van recreatie en toerisme op en langs de Vlaamse waterwegen en de kust.

De waterwegbeheerders geven uitvoering aan deze acties voor wat hun bevoegdheid betreft.

In de diverse projecten die uitgevoerd werden in 2008 en voorzien zijn voor 2009 wordt rekening gehouden met de beleidspunten uit het twaalfpuntenplan.

Realisaties 2008

Langs de binnenwateren zijn vlottende-, veer- en recreatiesteigers gebouwd.

Voorzieningen voor de verschillende recreanten op de oever worden door de waterwegbeheerder geïnitieerd en zijn vaak gelinkt met grotere projecten of komen tot stand in nauwe samenwerking met het lokale bestuur.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren 2009

Voor de recreatieve infrastructuur worden voor 2009 investeringen voorzien voor: het vernieuwen van veersteigers, de verdere verbetering van afmeervoorzieningen in en aan sluizen en beweegbare bruggen, de aanleg van uitstapplaatsen voor de kano-, kajak- en roeisport, het verbeteren van de toegankelijkheid van jachthavens en het herwaarden en onderhouden van jaagpaden.

Een nieuwe fietsersbrug in Heffen (Zenne) zal een belangrijke missing-link in het provinciale fietsroutenetwerk wegwerken.

Langs het Zeekanaal zal het jaagpad te Humbeek worden heraangelegd.

Ten behoeve van de jaagpadrecreatie wordt aan het Zennegat te Mechelen een nieuwe beweegbare fietsers- en voetgangersbrug over het kanaal Leuven-Dijle gebouwd.

In combinatie met het project voor de aanleg van een ligplaats voor de dienstvaartuigen van nv De Scheepvaart zal in Hasselt de bestaande jachthaven worden uitgebreid met dertig ligplaatsen.

De precaire vergunningen van de jachthavens zullen systematisch omgezet worden in concessies of in vergunningen die meer rechtszekerheid bieden.

Ook de komende jaren worden in overleg met het subteam Binnenvaartwegen door de waterwegbeheerders concrete actie- en investeringsplannen voorgesteld om de recreatieve functie van de waterwegen te verbeteren.

Projecten met betrekking tot de functie ‘bescherming van het milieu’

Energie uit waterkracht

Inspelend op de grote nood aan alternatieve energie mag niet voorbijgegaan worden aan de mogelijkheden die het opwekken van energie uit waterkracht aan sluizen en stuwen te bieden heeft. Waterkrachtcentrales kunnen daarenboven zodanig ontwikkeld worden dat ze bij waterschaarste als pompen kunnen functioneren om water van afwaartse naar opwaarts panden te brengen en zo de waterafname aan de bron te beperken.

Realisaties 2008:

Op het kanaal Leuven-Dijle werd de waterkrachtcentrale aan de Zennegatsluis in gebruik genomen. Aan alle vijf de sluizen van het kanaal Leuven-Dijle zijn de waterkrachtcentrales nu operationeel.

Op het kanaal van Charleroi naar Brussel blijkt de inbouw van waterkrachtcentrales in de bestaande langsriolen een onaanvaardbaar risico op overstromingen met zich mee te brengen zoals o.a. blijkt uit een studie van het Waterbouwkundig Laboratorium. Er wordt getracht om in overleg met de exploitant tot een beslissing te komen inzake het al dan niet installeren van waterkrachtcentrales op dit kanaal.

Waterkrachtcentrales op het Zeekanaal Brussel-Schelde zijn niet haalbaar omwille van het chronisch watertekort in deze kanaalpanden. Er werd besloten hier geen waterkrachtcentrales te voorzien.

Via simulatie werd de mogelijkheid van energiewinning ter hoogte van de inwateringsstructuren die worden gepland in de GOG-GGG-gebieden nagegaan. Op basis van die bevindingen volgt er een gedetailleerde studie waarin de haalbaarheid en de rentabiliteit van een dergelijk ontwerp aan de hand van de technische kenmerken van de sluizen wordt uitgewerkt.

Te realiseren 2009:

De elektriciteitsproductie die gerealiseerd werd door de centrales op het kanaal Leuven-Dijle zal verder opgevolgd en geëvalueerd worden.

Rekening houdend met de resultaten van het MER zal in 2009 gestart worden met de bouw van de pompinstallatie en waterkrachtcentrale op de sluizencomplexen van Ham en Olen op het Albertkanaal.

Zonder de beschikbaarheid van pompinstallaties op de sluizencomplexen van het Albertkanaal, die het mogelijk moeten maken een deel van het schutwater terug te pompen in periodes van zeer lage Maasafvoer, is het voor Vlaanderen onmogelijk aan de bepalingen van het Vlaams-Nederlandse Maasafvoeroverdrag inzake beperking van de waterafname uit de Maas te voldoen. Anderzijds kunnen de te bouwen installaties bij voldoende Maasafvoer aangewend worden voor het produceren van energie uit waterkracht.

Een MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal werd in 2008 afgerond. Het MER geeft de randvoorwaarden aan waarbinnen het project kan worden gerealiseerd. De aanbestedingsdocumenten worden voorbereid.

Vismigratie

In het decreet Integraal Waterbeleid is de sanering van vismigratieknelpunten op de prioritaire bevaarbare waterlopen voorzien. De hoogdringendheid tussen verschillende knelpunten wordt bepaald op basis van ecologische criteria en het principe 'werk voor werk'.

Realisaties 2008:

Verder onderzoek m.b.t. het functioneren van de visnevengeul te Oudenaarde (Bovenschelde) is vereist.

Op de Bovenschelde te Asper wordt een nieuwe stuw gebouwd, inclusief de aanleg van een visnevengeul.

Door een gewijzigd beheer van de stuw te Mechelen (Dijle) is gebleken dat vismigratie mogelijk wordt.

Er werd een nieuw type uitwateringsklep voor middelgrote uitwateringssluizen op tijrivieren ontworpen met als doel de lokale vismigratiemogelijkheden te stimuleren.

Te realiseren 2009:

Verwacht wordt dat de visnevengeul op de Bovenschelde te Asper in 2009 operationeel wordt. Tevens zijn diverse infrastructuurprojecten gepland waarbij ook het technisch ontwerp van een vispassage wordt meegenomen met name op de Dender te Aalst en de Leie te Harelbeke. Glasaalmigratie is een belangrijk aandachtspunt o.a. ter hoogte van de Ganzenpoot op de IJzer wordt gezocht naar een oplossing.

De in 2008 ontworpen uitwateringsklep wordt in 2009 in een aantal uit te voeren dijkwerken verwerkt en zal geëvalueerd worden op de aspecten bedrijfszekerheid, vismigratiemogelijkheden en veilige waterkering.

Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen

Voor het bereiken van de goede toestand van het milieu en in het bijzonder van het oppervlaktewater en van het grondwater is het beperken van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen een belangrijk instrument. Het Vlaamse Parlement besliste in 2001 om het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen voor het beheer van openbare ruimtes drastisch te verminderen. Het streefdoel inzake chemische bestrijdingsmiddelen is een nulgebruik tegen uiterlijk 1 januari 2015.

Realisaties 2008

Algemeen kan gesteld worden dat voor het onkruidvrij houden van de jaagpaden een goede techniek voorhanden is.

Op de sluisplateau's werden verschillende technieken getest. Echter niet altijd met het gewenste resultaat. Dit is vaak te wijten aan de bestaande structuur (bvb. open voegen, niet aangepast of

onnodige verharding) en/of aan de frequentie van de techniek (één maal per jaar waar meerdere keren aangewezen is). De eerste resultaten van de aangekochte heteluchtschroeier zijn bevredigend, zodat zal getracht worden deze in een groter areaal in te zetten.

Steeds vaker worden de waterwegbeheerders geconfronteerd met invasieve exoten (o.a. Grote waternavel, Japanse duizendknoop, Parelvederkruid, ...). Gelet op de mogelijke gevolgen (belemmering waterafvoer, druk op kunstwerk, hinder voor waterrecreanten, overheersing op kwetsbare inheemse soorten, ...) dringt reductie van deze exoten zich op. Het spreekt voor zich dat hiervoor ook naar een zo milieuvriendelijk mogelijke manier van bestrijden dient gezocht te worden. In 2008 werd op de Moervaart alleen al 44.000 euro besteed om in totaal 15.000 m² van deze exoten te verwijderen.

De uitvoering van de bermbeheersplannen voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen gebeurde zonder gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen.

Het verwijderen van onkruid en begroeiing op betonoppervlakken langs het Albertkanaal gebeurde op mechanische manier zonder toepassing van bestrijdingsmiddelen.

Te realiseren 2009

In 2009 zal verder uitvoering gegeven worden aan het reductieprogramma, met het daaraan gekoppelde 5 sporenbeleid:

- spoor 1: Sensibilisatie van de medewerker
- spoor 2: Risico-evaluatie van bestrijdingsmiddelen
- spoor 3: Sensibilisatie van de burger
- spoor 4: Beheer van kruidgroei op verhardingen
- spoor 5: Beheer van groenzones

Een blijvende focus voor spoor 1 blijft aangewezen. Voor spoor 4 zullen acties ondernomen worden op basis van onderstaand vijf-stappenplan:

- Onnodige verharding vermijden
- Preventief werken door de juiste keuze te maken van onkruidwerende verharding
- Tijdig uitvoeren van herstellingen
- Gebruiken van alternatieve methodes voor de onkruidbestrijding
- Minder schadelijke chemische bestrijdingsmiddelen uit de gedogen lijst.

De geplande acties in het kader van sporen 4 en 5 zullen er toe bijdragen dat het areaal van niet-chemisch beheer progressief wordt uitgebreid.

Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB)

Het uitvoeren van infrastructuurprojecten kan gevolgen hebben voor natuurwaarden en de leefomgeving van fauna. Het is dan ook zaak om bij elke infrastructurele ingreep na te gaan wat de mogelijke gevolgen zijn en de nodige voorzieningen te treffen om deze gevolgen te vermijden of zoveel mogelijk in te perken. Het toepassen van dit principe vormt de basis voor Natuur Technische Milieu Bouw.

Realisaties 2008:

NTMB – principes worden continu meegenomen bij het ontwerp en de uitvoering van infrastructuurprojecten.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren 2009:

Natuur Technische Milieu Bouw is een continu proces dat bij elk project wordt meegenomen.

Voor het herstellen van de afgekalfde oevers van de Leie tussen Menen en Wevelgem wordt gekozen voor een natuurtechnische oeverbescherming met plasberm. Om de effectiviteit van de natuurvriendelijke oevers te Ooigem-Deinze en Menen-Wevelgem op het vlak van natuurlijkheid te meten, zal een monitoringsprogramma worden uitgevoerd door het INBO in het kader van de samenwerkingsovereenkomst.

Langs de Dender wordt gestart met de bouw van uitstapplaatsen zoals bepaald na overleg met ANB en de dienst NTMB van het departement LNE. In het kader van het Europees Life-project BatAction worden twee vleermuiskasten geplaatst onder twee bruggen langs de Dender.

De tussentijdse resultaten van de monitoring van de natuurvriendelijke oever langs de linkeroever van de Moervaart tussen de Spoorbrug en de Heirbaanbrug te Lokeren worden voorgesteld door het INBO.

Binnen het project Sigmaplan is 'Natuurtechnische Milieubouw' een continu proces dat bij elk concreet project wordt meegenomen. De concrete inrichting van de aan te leggen GOG's (-GGG's) en ontpodderingen worden voorbereid in samenspraak met het INBO teneinde de principes van de NTMB toe te passen en zo natuurlijk mogelijke gebieden aan te leggen.

Langs het Zeekanaal Brussel-Schelde te Humbeek wordt de 4de fase van de aanleg van milieuvriendelijke oeverversterkingen uitgevoerd. De monitoringstudie van de Universiteit Antwerpen om de biodiversiteit en dus de ecologische meerwaarde van de milieuvriendelijke oevers te Humbeek na te gaan loopt door.

De in 2005 uitgewerkte ontsnipperingsvoorstellen voor fauna voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen werden verder geïmplementeerd.

Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zullen in Brecht en Schoten fauna-uitstapplaatsen worden gerealiseerd.

Visuele netheid

Voldoende aandacht voor een verzorgd en goed onderhouden waterwegennet is belangrijk voor het imago van de Vlaamse waterwegen. Zwerfvuil veroorzaakt niet alleen visuele hinder maar zorgt ook voor problemen bij het natuurtechnisch beheer van de bermen langs de waterwegen.

Op die waterlopen waar er een goedgekeurd bermbeheersplan is, wordt er permanent uitvoering gegeven aan het tot stand brengen van visuele netheid van de wateroppervlakken en het gewestdomein (bermen, dijken,...). Bij sluikstorten wordt het afval opgeruimd en dit volgens een vaste procedure. De wachters/toezichters stellen hiervan een proces verbaal en kostenopstelling op.

De inspanningen om op regelmatige tijdstippen het drijvende vuil en het zwerfvuil te verwijderen worden onverlet verder gezet onder andere via daartoe specifiek afgesloten contracten.

Realisaties 2008:

Verder werd er in het kader van visuele netheid aandacht besteed aan verfraaiingswerken, het opruimen van brugdekken, jaagpaden en kunstwerken, het verwijderen van graffiti en het herschilderen van diverse kunstwerken. In Mechelen startte een proefproject i.v.m. graffiti.

Te realiseren 2009:

In 2009 wordt de huidige aanpak inzake drijvend vuil en zwerfvuil geoptimaliseerd. Bijkomende projecten zullen worden opgestart om ongewenste graffiti te verwijderen op kunstwerken en een anti-graffiti coating aan te brengen waarbij de minst milieuschadelijke producten worden aangewend.

Projecten met betrekking tot de functie 'vrijwaren van de landschappelijke functie'

Herinrichting van de waterweg waar mogelijk met oog voor cultuurhistorische waarde en de inpassing in het landschap

Het opnieuw ruimte geven aan de rivier heeft zijn ruimtelijke consequenties. Om de schaarse ruimte zo weinig mogelijk te belasten wordt de ruimte zo multifunctioneel mogelijk ingevuld. Hierdoor wordt de publieke ruimte zo ingericht dat ze een brede maatschappelijke meerwaarde realiseert. Bij de herinrichting van de waterweg in steden en gemeenten wordt rekening gehouden met de cultuurhistorische waarde en de inpassing van de waterweg en kunstwerken in de omgeving. De gebruiks- en belevingswaarde van publieke ruimte wordt zo verhoogd via infrastructurele ingrepen.

Realisaties 2008

De nieuwe brug van Vroenhoven over het Albertkanaal wordt uitgevoerd als een geïntegreerd onderdeel van de omgeving en met respect voor de geschiedkundige betekenis van de locatie. Bijzondere aandacht gaat naar het behoud van een militaire bunker en de versterking van de uitstraling ervan.

Voor het deelproject Bruggen Albertkanaal van het Masterplan Antwerpen werd, in samenwerking met o.a. de betrokken steden en gemeenten en de Vlaamse Bouwmeester, een onderzoek uitgevoerd naar de stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing van de te herbouwen bruggen binnen de omgeving. De resultaten van dit onderzoek vormen de aanzet voor het verder nadenken over het functioneel en landschappelijk optimaal invullen van de restruimte na realisatie van de verschillende bruggen.

In het kader van het project Seine-Schelde West werd op 17 juli de startvergadering gehouden van de studie naar de ontwikkeling van een gebiedsvisie voor de ruime omgeving van het project. De bedoeling van deze studie is het in kaart brengen van de verschillende knelpunten en potenties van de regio, teneinde het project Seine-Schelde West op een geïntegreerde manier verder te kunnen uitwerken.

In het kader van het openleggen van de Reep in Gent werd een nieuwe voetgangersbrug gebouwd door W&Z en werden twee bruggen herbouwd door de stad met Europese steun.

Het graf van Emile Verhaeren in Sint-Amands (Zeeschelde) werd opgevijseld en gerestaureerd teneinde de oorspronkelijke relatie met de Schelde te herstellen. De omgeving werd opnieuw aangelegd. Voor deze werken werd een budget van ongeveer 900.000 euro voorzien.

Na het omleggen van de Zenne krijgt de oude bedding een nieuwe bestemming binnen het project Vilvoorde Watersite. De voorheen weinig inspirerende omgeving werd deels heraangelegd als waterpartij (in opdracht van de stad Vilvoorde) en deels werd de bedding in opdracht van Waterwegen en Zeekanaal, in samenwerking met Aquafin, gedempt met behoud van een landschappelijke herinrichting aan de oude Zenneloop, zodat vlakbij het stadscentrum van Vilvoorde een zone ontstond met een parkkarakter.

In bijlage 5 kunt u een opsomming terugvinden van alle realisaties in 2008.

Te realiseren 2009

Het vrijwaren van de landschappelijke functie vormt een continu aandachtspunt bij het ontwerp en de uitvoering van projecten.

In navolging van de landschapsstudie en de ecohydrologische studie voor Rivierherstel Leie, hetgeen kadert in het project Seine-Schelde, zullen de voorziene natuurinrichtingsprojecten in de loop van 2009 verder worden uitgewerkt en voorbereid. Op basis van voorgaand onderzoek zal tevens waar nodig input gegeven worden aan de lopende GRUP-procedures. Daarnaast wordt steeds rekening gehouden met opportuniteiten inzake Europese cofinanciering in het kader van Interreg IVa.

De werken aan de vernieuwing van de waterkering op de rechteroever van de Demer te Aarschot starten in de loop van 2009.

De promenade op het niveau van het Zeekanaal Brussel-Schelde te Kapelle-Op-Den-Bos is slecht toegankelijk en ligt er daarom vaak verlaten bij. Er is een ontwerp klaar om de toegangshelling van de Calandrokaai beter toegankelijk te maken voor recreanten. De gunning is voorzien in 2008, maar de werken zijn wellicht pas klaar in 2009.

In een volgende fase van Vilvoorde Watersite zal in het stadsuitbreidingsgebied “Kanaalpark” langsheen de oever van het Zeekanaal Brussel-Schelde een kadeboulevard worden aangelegd. De relatie tussen de stad Vilvoorde en haar belangrijkste waterloop zal zo een geheel nieuwe dimensie verkrijgen.

Hilde CREVITS

Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar

Multifunctionele benadering van de weg- en waterweginfrastructuur

Vlaanderen kiest in 2009 voor een verderzetting van een multifunctionele benadering voor de inrichting en het beheer van zijn wegen en waterwegen. Dit houdt de volgende principes in:

- milieuvriendelijke inrichting en beheer van de weg –en waterweginfrastructuur door onder ander het toepassen van ontsnipperende maatregelen, het milieuvriendelijke beheer van bermen, ...
- *het streven naar integratie van de verschillende functies die waterwegen dienen te vervullen; investeringen ten behoeve van waterafvoer, scheepvaart, recreatie en ecologie gebeuren met aandacht voor hun onderlinge samenhang*

Investeren in wegen

Het Agentschap Wegen en Verkeer staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen. De focus van de beleidsprioriteiten voor uitvoering van het regeerakkoord, de beleidsnota en huidige beleidsbrief blijven gericht op de volgende zes sporen:

Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten

De activiteiten voor het wegwerken van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het realiseren van het Masterplan Antwerpen en de uitvoering van START-actieplan gaan verder. Ook de werkzaamheden van enkele van de grote infrastructuurwerken, zoals vermeld in hoofdstuk 1.1.1, gaan verder. Een volgend DBFM-contract wordt op de markt gebracht voor de aanpak van de vijf capaciteitsbeperkende knelpunten die via een PPS constructie gepland zijn.

Onderhoud en beheer van de infrastructuur

Jaarlijks wordt de toestand van het Vlaamse wegennet opgevolgd door visuele inspectie en metingen. De resultaten worden vergeleken met het gewenste minimale kwaliteitsniveau. De inspanning om de achterstand betreffende het structureel onderhoud te verminderen blijven behouden. De overname van de provinciale wegen van gewestelijk belang gaat in per 1 januari 2009.

Wegwerken gevaarlijke punten

Niettegenstaande het huidige contract met TV3V eind 2008 afloopt, worden de projecten verder afgewerkt. Voor de projecten die nog aanbesteed dienen te worden, zullen de nodige kredieten voorzien worden.

Minder hinder

Zowel het coördinatiepunt wegenwerken (CPW) als de bereikbaarheidsadviseurs zijn operationeel. Er worden steeds meer minderhinder maatregelen genomen, zeker bij grote projecten.

Multifunctionele benadering

Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft verder streven om tijdens de studie en ontwerpfase de natuurtechnische aspecten meer mee in rekening te nemen en vooral ontsnipperingsmaatregelen te integreren in de ontwerpfase.

De daling van het verbruik van dooimiddelen, de verbetering van de veiligheid van de chauffeurs, het standaardiseren van het beheer van de winterdiensten, ... zijn voordelen van het verder investeren in geautomatiseerd materieel voor het strooien van zout ten behoeve van de winterdienst.

De geluidsbelastingskaarten, die worden opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn met betrekking tot evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï, zullen eind 2008 beschikbaar zijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal vervolgens op basis van deze geluidsbelastingskaarten en de vast te leggen normen starten met de opmaak van actieplannen.

Meewerken aan STOP-principe

Op het Vlaamse gewestwegennet wordt verder gewerkt aan investeringen in veiligere schoolomgevingen, het vervolledigen van fietsroutenetwerken en de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Investeren in waterwegen.

De verdere uitbouw van een homogeen en coherent Vlaams waterwegennetwerk met optimale aan- en ontsluiting van economische poorten en knooppunten en ingepast in het Trans Europees Netwerk van de waterwegen is een hoofdobjectief van de Vlaamse overheid. Het netwerk moet beschikken over de vereiste capaciteit om een stijgend goederenvervoer vlot en veilig via de waterweg te blijven verwerken. De veiligheid en de multifunctionaliteit van onze waterwegen zijn belangrijke peilers in ons beleid.

De investeringen zijn er op gericht om de capaciteit van de Vlaamse waterwegen toekomstgericht te verzekeren, om onze waterwegen operationeel te (onder)houden, op een automatisering van de kunstwerken en hun uitrusting, op het stimuleren van het gebruik van de waterweg, op de waterbeheersing en op het multifunctioneel gebruik van de waterweg.

Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet

De modernisering van het Albertkanaal tot een volwaardige klasse VIb waterweg wordt in 2009 verder gezet. De herbouw van de bruggen van Ham en Vroenhoven worden voltooid respectievelijk verder gezet. De herbouw van de brug in Grobbendonk wordt aangevat.

De herbouw van de Noorderlaanbrug, de eerste van de zes bruggen over het Albertkanaal die in het kader van het Masterplan dienen te worden (her)bouwd, wordt in 2009 verder gezet. De herbouw van de Ijzerlaanbrug en van de spoorbruggen zal in 2009 worden aangevat.

In 2009 zal de eerste officiële spadesteek gegeven worden in kader van het plan Seine-Schelde. Dit omvat de bouw van nieuwe kademuuren langs het noordervak van de Ringvaart, afwaarts de nieuwe sluis van Evergem.

Inzake de hinterlandontsluiting van de kusthavens zal de Vlaamse Regering in 2009 kunnen beslissen of de verbinding Seine-Schelde West gerealiseerd zal worden. Verschillende studies waarop de regering deze beslissing kan baseren zijn lopende.

Voor het project 'Tweede Scheldebrug' te Temse en Bornem, komt de klemtoon in 2009 vooral te liggen op de montage en de verdere afwerking van de bovenbouw van de brug, evenals het realiseren van de aansluitingen op de N16. De werken worden medio 2009 afgerond.

De ingebruikname van de Boulevardbrug is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van het kanaalvak Willebroek/Puurs voor 10.000 ton schepen. De overige projecten ten behoeve van het verruimen van het kanaal tot 10.000 ton in het vak Wintam-Willebroek verlopen volgens planning.

Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

De realisatie en implementatie van RIS wordt verder gezet. In 2009 zal er een rekenkamer worden opgezet, wat een administratieve vereenvoudiging is voor de gebruiker. Het RIS-Evergem zal met de modernste visualisatie- en telecommunicatietechnologieën worden uitgerust. Op belangrijke (wacht)plaatsen worden hot spots voorzien zodat informatie in kader van RIS gratis kan geconsulteerd

worden. Digitale vaarkaarten worden aangemaakt tot waterwegen van klasse IV. Een pilootapplicatie ter ondersteuning van bedrijven hun logistieke planning zal worden geïmplementeerd. De realisatie van een ondersteund informatiesysteem bij calamiteiten, C@LRIS genaamd, zal begin 2009 opgeleverd worden.

De automatisatie, de centrale bediening, de op afstandbediening, de telemetrie en de vaarwegsignalisatie om tot een optimale scheepvaartbegeleiding en scheepvaartafwikkeling te komen, worden verder ontwikkeld.

Investeren in onderhoud van bestaande infrastructuur

Het planmatig onderhouden van onze waterwegen is van cruciaal belang voor het optimaal functioneren ons waterwegennetwerk. Het uitvoeren van planmatig preventief en structureel onderhoud van de bouwkundige en mechanische waterweginfrastructuur vormt de basis om de bedrijfszekerheid te verzekeren en waar nodig te verhogen.

Bijzondere aandacht gaat naar het vervangen van versleten infrastructuur en naar het vrijwaren van de diepgang van de waterwegen. Er wordt verder gegaan met de implementatie van het inspectiegeleid onderhoud. Dit moet toelaten om de budgettaire middelen zo optimaal mogelijk in te zetten.

In 2009 wordt verder gezocht om milieutechnische en financieel haalbare oplossingen te vinden voor de baggerspecieproblematiek. Op meerdere sites worden nieuwe vergunningen aangevraagd, elders worden oude vergunningen vernieuwd, aangepast en uitgebreid. Daardoor nemen de beschikbare volumes voor berging toe en worden de bestaande afzetmogelijkheden verbreed. Deze acties maken deel uit van het door de waterwegbeheerders uitgedokterde stappenplan, gebaseerd op het sectorale uitvoeringsplan bagger- en ruimingspecie, en biedt een structurele oplossing voor de baggerspecieproblematiek.

Stimuleren van het transport via de waterweg

Het stimuleren van de binnenvaart vormde ook in 2008 een belangrijke pijler van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De aangewende instrumenten daartoe waren o.m.:

- het verder zetten van de publiek-private samenwerking voor de bouw van kaaimeuren;
- de inzet van transportdeskundigen om bedrijven te ondersteunen bij hun logistieke keuze;
- het beschikbaar maken van watergebonden bedrijventerreinen;
- de realisatie van de estuaire vaart vanuit Zeebrugge;
- het optimaal inzetten van het fijnmazig netwerk van waterwegen dat Vlaanderen rijk is

In uitvoering van het “Flanders Inland Shipping Network” (FISN) werden in 2008 verschillende acties geïnitieerd voor het stimuleren van de binnenvaart.

In 2009 worden daartoe volgende initiatieven genomen:

- het verder zetten van de prospecties bij bedrijven om potenties voor de modal shift te ontdekken
- de transportdeskundigen zullen verder worden ingezet voor de promotie van de modus binnenvaart en de begeleiding van bedrijven die in aanmerking komen voor een modal shift van hun goederenstromen
- voor het palletvervoer wordt een dossier bij Europa ingediend. Na goedkeuring door de Europese Commissie wordt de steun geïmplementeerd.

Waterbeheersing

In 2008 werd sterk geïnvesteerd in beveiliging tegen overstromingen. Zo werd, vanuit een multifunctionele benadering, verder uitvoering gegeven aan het geactualiseerde Sigmaplan, wat uiteindelijk zal resulteren in een daling van de stormpeilen in het Zeescheldebekken.

De realisatie van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde gaat voort volgens planning. Zo werden de ringdijk, de overstroombare dijken en de sluizen verder afgewerkt. Veel van deze zaken zullen verder gezet en/of gefinaliseerd worden in 2009.

In 2009 zullen de technische detailontwerpen en de MER-rapporten voor de overstromingsgebieden en ontpolderingen worden afgewerkt. Op basis hiervan zal de concrete realisatie ervan worden opgestart. Ook het verder ophogen van de dijken tot op Sigmahoogte staat op het programma.

Het vernieuwde en uitgebreide peil- en debietmeetnet op het Albertkanaal en de Kempische Kanalen wordt operationeel, zodat de waterhuishouding van dit kanalenstelsel verder geoptimaliseerd kan worden.

In 2009 wordt gestart met de bouw van de pompinstallatie en waterkrachtcentrale op de sluizencomplexen van Ham en Olen.

Investeren in milieu en omgeving

Infrastructuur- en onderhoudswerken worden getoetst aan hun impact op het milieu en de omgeving. Enkele specifieke projecten zullen de natuurlijkheid en ook waar aangewezen het cultuurhistorisch en landschappelijk belang van de waterweg versterken.

Binnen de realisatie van het geactualiseerde Sigmaplan wordt de verweving van veiligheid en natuurlijkheid gecombineerd met de maatschappelijke, de landschappelijke en de cultuurhistorische belangen van de waterweg en haar aangelanden waaronder de poldergebieden. Concreet wordt hiervoor frequent afgestemd met de betrokken administraties, alsook met lokale besturen en belangenorganisaties. De nieuwe milieuvriendelijke oevers zullen verder opgevolgd worden.

Met de aanleg van bijkomende fauna-uitstapplaatsen langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt de ontsnippering van deze waterweg in 2009 verder gezet.

Integraal waterbeleid

Uiterlijk 26 november 2009 moet de Europese overstromingsrichtlijn omgezet zijn in Vlaamse regelgeving.

Het beleidsdomein MOW zal daarnaast, samen met de overige CIW-leden, een plan van aanpak opstellen voor de gebiedsdekkende opmaak van de overstromingsgevaarkaarten, de overstromingsrisicokaarten en de overstromingsrisicobeheerplannen.

Het beleidsdomein MOW stelde in 2008 in samenwerking met de overige CIW-leden een ontwerp van stroomgebiedbeheerplan voor het Schelde- en Maasstroomgebied op. Deze plannen zullen vanaf eind 2008 gedurende zes maanden aan een openbaar onderzoek onderworpen worden. Conform de Europese Kaderrichtlijn Water dienen deze plannen voor 22 december 2009 te zijn goedgekeurd en gepubliceerd.

. Het beleidsdomein werkt aan een integraal beheer van de waterwegen zodat ze aan de verschillende functies optimaal kunnen voldoen. Om ondermeer verder de scheepvaart- en waterafvoerfunctie duurzaam te kunnen ontwikkelen, werkt het beleidsdomein concrete voorstellen uit betreffende een voorkomingsbeleid inzake sedimentaangroei en vervuiling van de waterbodem.

Het project voor de realisatie van het project Levende Grensmaas wordt verder met de uitvoering van rivierkundige ingrepen te Bichterweerd en Kogge Greend, de bouw van een in- en uitlaatconstructie te Negenoord-West en aan de Vrietselbeek te Dilsen (Dilsen-Stokkem) en met de aanbesteding van de verplaatsing van de zomerdijk van Negenoord. De werken worden afgestemd op de Nederlandse initiatieven.

Op de Zeeschelde worden de beveiligingswerken in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan systematisch verder uitgevoerd. 2009 zal vooral in het teken staan van de verdere aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en het voorbereiden en indienen van de nodige bouwvergunningaanvragen voor projecten binnen de cluster Kalkense Meersen, de cluster Vlassenbroek, de cluster Dijlemonding, de cluster Grote Wal-Kleine Wal-Zwijn en de cluster Durme en haar vallei. Bedoeling is om tegen het einde van het jaar al een aantal werken aan te besteden zodat

die begin 2010 van start kunnen gaan. Bij de aanleg van een intergetijdengebied in de Hedwigepolder en het noordelijk deel van de Prosperpolder wordt in 2009 de tweede fase van de waterkering gerealiseerd evenals de verplaatsing van de radartoren.

Recreatie

Via het gestructureerde overleg binnen verschillende de geledingen binnen het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme zullen de opdrachten, vervat in het beleidsplan inzake waterrecreatie, in 2009 verder worden omgezet in concrete acties op het terrein. Voor de recreatieve infrastructuur worden voor 2009 investeringen voorzien voor: het vernieuwen van veersteigers, de verdere verbetering van afmeervoorzieningen in en aan sluizen en beweegbare bruggen, de aanleg van uitstapplaatsen voor de kano-, kajak- en roeisport, het verbeteren van de toegankelijkheid van jachthavens en het herwaarderen en onderhouden van jaagpaden.

Investeren in economische poorten en knooppunten: luchthavens

Het beleid inzake regionale luchthavens werd omschreven in de strategische visienota van de Vlaamse Regering van 2 juni 2006. Deze ging uit van geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling, met een “level playing field” tussen de regionale luchthavens Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem, waarbij elke luchthaven gelijke en maximale kansen krijgt om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken en waarbij elke luchthaven op duurzame wijze kan worden uitgebouwd, in samenwerking met de private sector, en dit in de richting van een “balanced growth”, waarbij de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit met elkaar dienen verzoend.

De luchthavens Antwerpen en Oostende krijgen voor 2009 de middelen om de infrastructuur verder in stand te houden en te moderniseren, de exploitatie voort te zetten en te beantwoorden aan de steeds strengere regelgeving op het vlak van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt opnieuw ondersteund voor de financiering van haar veiligheidstaken, voornamelijk de werking van de luchthavenbrandweer.

Op 2 juli 2008 heeft het Vlaams Parlement het decreet betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem goedgekeurd. Dit decreet wordt in 2008 en 2009 verder geïmplementeerd, met de opmaak van het selectiedossier en het voeren van de onderhandelingen in het kader van de op te starten tenderprocedure. In de nieuwe context zal het Vlaamse Gewest zich, via de LuchthavenOntwikkelingsmaatschappij inlaten met de financiering van de investeringen in de basisinfrastructuur van deze luchthavens.

Daarnaast nam de Vlaamse Regering op 21 mei 2008 een aantal beslissingen met betrekking tot de procedure tot oprichting van een publiek-private samenwerking voor de luchthaven Antwerpen. Het ligt in de bedoeling om in 2009 met de nieuwe beheersvorm te starten en aldus de aanleg van de noodzakelijke veiligheidsstrook in het verlengde van de startbaan van deze luchthaven mogelijk te maken.

Het Diabolo-project en de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven Zaventem zijn opgestart. Hieraan wordt de komende jaren verder gewerkt. Hierdoor zal de ontsluiting via weg en spoor van de luchthaven verbeteren.

Bijlage 2: Moties en resoluties

Met redenen omklede motie van de heren Marnic De Meulemeester, Carl Decaluwe Joris Vandenbroucke, Bart Martens, Jan Peumans en Marc van den Abeelen tot besluit van de op 19 juni 2007 door de heer Marnic De Meulemeester in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het vergunningsbeleid van Waterwegen en Zeekanaal NV ten aanzien van woonboten

Waterwegen en Zeekanaal NV heeft in 2008 een grondige en alomvattende visie uitgewerkt m.b.t. langdurige ligplaatsen voor woonvaartuigen en commerciële vaartuigen op de Vlaamse waterwegen. Hierin is de rol van de overheid als waterwegbeheerder gedefinieerd en zijn aspecten opgenomen rond milieuproblematiek (waterzuivering), stedenbouwkundige aspecten, handhaving, infrastructurele voorzieningen en nutsvoorzieningen.

De visie is op drie instrumenten gestoeld:

1. opmaak van aanmeerplannen
2. structurele en constructieve communicatie met lokale overheden, woonbootbewoners, belangengroepen, scheepvaartpolitie.
3. concessiebeleid

Deze visie is uitgewerkt en goedgekeurd, én openbaar gemaakt. Een driemaandelijks overlegplatform met alle verschillende belanghebbenden en overheden is gerealiseerd (Wergroep Wonen op het Water) waardoor een breed draagvlak is gecreëerd.

Een gefaseerd actieplan is voorzien ter uitvoering van deze visie. Medio 2008 is gestart met de woon- en commerciële vaartuigen in Brugge en Mechelen. In een tweede fase zijn de woonvaartuigen en commerciële vaartuigen in Gent uitgewerkt.

In 2009 wordt de uitwerking van de visie verder geconcretiseerd, waarbij bijkomende aanmeerplannen kunnen worden opgemaakt en waarbij concessies zullen worden afgesloten voor langdurige ligplaatsen in de overige andere steden en gemeenten (Kortrijk, Veurne, Oudenaarde, Harelbeke, ...).

Voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke, Bart Martens, Jos De Meyer, Frans Peeters en Jan Peumans betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's

Een proefprojecten met eco-combi's kan effectief gerealiseerd worden door:

- het aflijnen van de randvoorwaarden voor dergelijke proefprojecten;
- het bepalen hoe de evaluatie zal gebeuren van economische en ecologische aspecten en van de eventuele verschuivingen tussen de vervoerswijzen onderling;
- het proefproject met bijhorende evaluatie effectief realiseren;

In 2008 gebeurde een aanzet hiertoe, dit leidde echter niet tot een effectieve start.

Met redenen omklede motie van mevrouw Cindy Franssen, de heer Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder en de heren Flor Koninckx, Joris Vandenbroucke en Frans Peeters tot besluit van de op 30 januari 2008 1° door mevrouw Cindy Franssen in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het fietsbeleid in Vlaanderen; 2° door de heer Eloi Glorieux in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak bij het aanleggen van nieuwe fietsinfrastructuur in Vlaanderen

Hiervoor verwijzen wij naar de paragraaf 1.1.5 ‘Realiseren van goeduitgebouwde fietsroutenetwerken’ in deze beleidsbrief.

Het overleg tussen AWV en de fietsmanager, bij het departement MOW, is gaande betreffende de data-uitwisseling over de realisaties voor fietsers in 2008.

Met redenen omklede motie van de heer Frans Peeters, mevrouw Annick De Ridder, de heren Flor Koninckx, Jan Peumans en Joris Vandenbroucke en mevrouw Cindy Franssen tot besluit van de op 30 januari 2008 door de heren Frans Peeters en Rudi Daems in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, respectievelijk over de mobilitateitsproblematiek inzake de E313 en over de verkeersproblemen op en rond de E313-autoweg

Toelichting stand van zaken & verdere planning

studies en wegwerkzaamheden m.b.t. de autosnelweg E313

1) Situering

De autosnelweg E313 was eind 2007 – begin 2008 sterk in de politieke omwille van veelvuldige verkeersongevallen. Zowel de verkeersonveiligheid als de congestie op de Boudewijnsnelweg zijn de afgelopen jaren sterk toegenomen. De problematiek is uitermate complex en heeft een grote impact op tal van lopende of geplande initiatieven en vice versa. Structurele maatregelen dringen zich op.

Het Vlaams Verkeerscentrum voerde een eerste knelpuntenanalyse uit van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid van de E313.

De belangrijkste bevindingen van deze knelpuntanalyse werden toegelicht in de Commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement, alsook in de ambtelijke stuurgroep E313.

2) Oprichting ambtelijke stuurgroep “Tactische studie E313”

Op de beleidsraad van 13 maart 2008 werd beslist tot de oprichting van een ambtelijke stuurgroep ‘tactische studie E313’ met als opdracht het aansturen en coördineren van een globale tactische studie rond de E313.

Finaliteit van de studie (streefdatum: eind 2008):

- Inventarisatie en kwantificering knelpunten
- Inventarisatie en kwantificering projecten en ontwikkelingen met impact op de
- E313
- Inventarisatie maatregelen en scenario’s (maatregelenpakketten)
- Kwantificering impact (oplossend vermogen, budgettaire)

Het studiegebied beperkt zich niet tot de E313 zelf maar beslaat de ganse corridor

E313 (inclusief Albertkanaal, spoor).

3) Maatregelen op korte termijn en reeds gerealiseerde maatregelen

In afwachting van structurele maatregelen op langere termijn resulterend uit de tactische studie E313 kunnen reeds maatregelen op korte termijn worden genomen.

Volgende acties zijn reeds lopende met betrekking tot de E313:

- Reeds gerealiseerd:
 - o Verlenging van de invoegstroken van 150m naar 400m
 - o Installatie van verkeerslichten aan sommige uitritten
 - o (richting Antwerpen : Geel-W (23) + Herentals-O (22) + Herentals-ind (21) + Massenhoven (19) ; richting Hasselt : Herentals-industrie (21) + Herentals-O (22) ; overige uitritten: voorlopig geen lichten voorzien)

- o Plaatsing van dynamische filemelders tussen Ranst en Antwerpen
- o Aanleg busbanen E313 en E34
- In uitvoering:
 - o Installatie van dynamische rijstrooksignalisatie en bijkomende verkeersdetectie (meetlussen en AID-camera's) tussen Geel-Oost en Ranst rijrichting Antwerpen (einde werken)
 - o Plaatsing van dynamische filemelders tussen Geel-Oost en Ranst rijrichting Antwerpen

Bij deze werken worden de volgende maatregelen vooropgesteld:

- 1) Het plaatsen van een 40-tal (nieuwe) portieken met RSS (rijstrooksignalisatie) in de rijrichting van Antwerpen tussen Geel en Ranst, op een tussenafstand van ca. 750 m;
 - 2) Het tussenliggend plaatsen van een 40-tal (nieuwe) filedetectieborden in de rijrichting naar Antwerpen;
 - 3) Het herplaatsen van de vroegere fileaanduidingsborden (ring Antw) in de rijrichting van Hasselt op een vaste tussenafstand;
 - 4) Het plaatsen van 80 AID-camera's (Automatische Incident Detectie) op een tussenafstand van 750 meter. Deze fungerend als input voor het Vlaams Verkeerscentrum ;
 - 5) Het plaatsen van een 5-tal elektronische infoborden (type P&R-borden) ter hoogte van de op- of afritten om GRIP-tekstboodschappen op weer te geven (Geografische Route Info Planning) ;
 - 6) Het installeren van tellussen op een 40-tal locaties.
 - 7) Deze werken zijn momenteel in uitvoering in opdracht van de afdeling Electriciteit en Mechanica Antwerpen. Het einde van de werken is voorzien in het najaar van 2008.
- Voorzien :
 - o o Aanpassingswerken op- en afritcomplexen E313 tussen Ranst en Geel, zowel rijrichting Antwerpen als rijrichting Hasselt, teneinde de verkeersveiligheid op de E313 ter hoogte van de betreffende op- en afritten te verhogen (bestek in opmaak – uitvoering werken in 2009)
 - o Het betreft hierbij meer specifiek:
 - 1) het herasfalteren van deze op- en afritten, inclusief beperkte lokale aanpassingen aan de op- en afritcomplexen (aanpassingen bochtstraat, dwarshelling, stroefheid);
 - 2) het verlengen van de uitvoegstroken van de afritten van 150m naar 400m
 - 3) het aanpassen en uitbreiden van de horizontale en verticale signalisatie t.h.v. deze op- en afritcomplexen (incl. hermarkeringen)
 - o Volledige herinrichting van het op- en afritcomplex Geel-West in het kader van de realisatie van de 'fly over' (Kempense Noord-Zuid-verbinding)
 - o Plaatsen signalisatie calamiteitenroutes E313 (uitvoering voorzien eind 2008 – begin 2009)

4) Verdere studies en acties m.b.t. de autosnelweg E313 (in samenwerking met de minister bevoegd voor mobiliteit)

In het kader van de stuurgroep "Tactische studie E313" wordt een inventarisatie en kwantificering opgesteld van de lopende studies en relevante initiatieven m.b.t. de E313 en de bijhorende ontwikkelingen inzake verkeersstromen, goederenstromen en modale keuze.

Het betreft hierbij ondermeer:

- Masterplan Antwerpen (inclusief vrachtverbod Kennedytunnel)

- Verhoging bruggen Albertkanaal
- Noord-Zuid verbinding Kempen
- Studie sluipverkeer zuidostrand Antwerpen
- Corridorstudie E313
- Mobiliteitsplannen gemeenten
- Singel
- Ontwikkeling Luchthaven Deurne
- Q8 bedrijventerrein (ontsluitingsstudie AWV, economische studie Agentschap Economie)
- ENA (cluster van projecten) getrokken door POM Antwerpen en Limburg
- Mobiliteitsstudie Luchthaven Deurne
- Streefbeeldstudie R11
- IJzeren Rijn
- 2^{de} spoorontsluiting Haven
- Niet-infrastructurele maatregelen zoals steunmaatregel intermodaal vervoer

Deze inventarisatie zal in de loop van 2008 door de ambtelijke stuurgroep verder vervolledigd worden.

Aan de hand van deze gegevens, zal de stuurgroep, rekening houdende met het gewenste comfortniveau en de te voorziene doelstellingen (tijdshorizon 2020), de mogelijke lange termijn maatregelen verder in kaart brengen en nader kwantificeren.

Het betreft hierbij zowel mogelijke infrastructuurele maatregelen (bvb. bijkomende rijstroken, re-engineering op- en afritcomplexen, DVM, verhoging bruggen Albertkanaal, IJzeren Rijn, e.d.) als mogelijke niet-infrastructuurele maatregelen (bvb. kilometerheffing, wegenvignet, zachtere impulsmaatregelen, e.d.). De tactische studie E313 dient immers multimodaal te zijn en ook het onderliggende wegennet dient mee genomen te worden.

De stuurgroep streeft naar een eindnota van de tactische studie E313 tegen eind 2008.

Voorstel van resolutie van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer en Flor Koninckx, mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke en Jan Peumans betreffende het structureel onderhoud van de gewestwegen

Op lange termijn is het gewenste toestandsniveau van het Vlaams hoofdwegennet een toestand waarin er geen achterstallig structureel onderhoud is.

Zoals in paragraaf 1.1.4 ‘verkeershandhavingssystemen’ beschreven, werd het project WIM opgestart ter voorkoming van spoorvorming.

De budgetten voorzien voor het structureel onderhoud van de gewestwegen werden doorheen deze legislatuur jaar na jaar opgetrokken. Komende van een kleine 30 miljoen euro en 20% van het toenmalige budget van AWV zijn we nu aangeland bij een jaarlijks budget van 80 miljoen euro, wat ruim 30 % van het huidige budget van AWV vertegenwoordigt. Deze 80 miljoen op jaarbasis zijn echter nog steeds onvoldoende om de achterstand op gebied van structureel onderhoud in te halen. Binnen de huidige budgetten van AWV is het echter niet mogelijk om hiervoor een groter aandeel vrij te maken. Daarom dienen er extra middelen ter beschikking te worden gesteld aan het Agentschap Wegen en Verkeer om door middel van grotere ingrepen – die in het verleden sporadisch konden worden uitgevoerd (cfr. de heraanleg van de R1, de E40 Brussel – Oostende te Vlaams-Brabant en recent de E17 tussen Haasdonk en Waasmunster) – versneld de opgebouwde achterstand weg te werken.

De leidraad hiervoor moet het rapport ‘Toestand van het wegennet’ blijven. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt aan de voorbereidingen voor de uitbouw van een volledig PMS (Pavement Management System), waarmee de investeringsmiddelen nog efficiënter aangewend kunnen worden. Bovendien is het belangrijk dat de inspanningen die momenteel gedaan worden

voor het structureel onderhoud behouden blijven op lange termijn. Zo niet wordt de inhaalbeweging meteen weer ongedaan gemaakt. Een bijkomend argument hiervoor is de termijn tussen de investeringsbeslissing en het zichtbaar worden van de resultaten hiervan in de rapporten 'Toestand van het wegennet'. Zo verstrijken er zelfs, als er volop prioriteit aan een dergelijk project wordt gegeven, toch al gemakkelijk drie à vier jaar tussen de beslissing om een project uit te voeren en de opname in het volgende rapport. Hiertussen liggen de stappen van het programmeren op een investeringsprogramma, de voorbereidingen, de uitvoering en de jaarlijkse meting. Dit houdt in dat de ingeslagen weg lang genoeg moet gevolgd worden om de echte resultaten van de inspanningen te kunnen beoordelen.

Voor het onderzoek naar de beprijzing van het wegverkeer verwijzen we naar de paragraaf 1.3.2 Wegenvignet.

Voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder en de heren Carl Decaluwe, Flor Koninckx, Jan Peumans, Marc van den Abeelen en Joris Vandenbroucke betreffende de aanleg van spitsstroken op autosnelwegen

Voor de realisatie van spitsstroken op autosnelwegen zullen volgende activiteiten in 2008-2009 uitgevoerd worden:

- o Keuze van de wegvakken (= prioriteiten);
- o Opstellen van kostenramingen voor de noodzakelijke aanpassingen. Deze aanpassingen kunnen betrekking hebben op afwel de weginfrastructuur (Agentschap Wegen en Verkeer) als op wegutrusting (Verkeerscentrum);
- o Mogelijk begin van realisaties.

Resolutie van mevrouw A. De Ridder en de heren C. Decaluwe, F. Koninckx, J. Peumans, J. Van Aperen en J. Vandenbroucke betreffende het voorzien voor begeleiders van uitzonderlijke transporten. (stuk 1.466)

Eind augustus vond een overleg plaats tussen de FOD Mobiliteit en het Vlaamse Gewest over de voorontwerpen van KB, decreet en besluit van de Vlaamse Regering. De andere gewesten nemen momenteel een afwachtende houding aan, maar hebben geen bezwaren tegen de huidige initiatieven. Eventueel zullen zij in een later stadium een gelijkaardige regeling uitwerken. Tussen het federale en het Vlaamse voorstel zitten nog een paar tegenstrijdigheden m.b.t. de technische indeling van het uitzonderlijk vervoer. Tegen oktober zullen de ingenieurs van beide overheden dit uitklaren. Op juridisch vlak, meer in het bijzonder wat bevoegdheden betreft, stellen zich geen noemenswaardige problemen meer, zodat de teksten allicht dit najaar gefinaliseerd kunnen worden en daarna gezamenlijk voorgelegd aan de betrokken sector.

Doordat de politiediensten hun taak als begeleider van de uitzonderlijke transporten willen afbouwen, dienen er alternatieven voorzien te worden. De personen die zullen instaan voor het begeleiden van uitzonderlijke transporten moeten vooraf een gepaste opleiding krijgen. Over de inhoud en vorm van deze opleiding moet nog overleg tussen federale, gemeenschappen en gewestelijke overheden plaatsvinden.

Tevens wordt de opportuniteit onderzocht om het Aslastendecreet te betrekken in het decreet van het uitzonderlijk vervoer. Zowel de juridische aspecten als de administratieve consequenties worden hiervoor bestudeerd. Hierover dient geen overleg met de federale overheid te gebeuren, zodat dit luik geen invloed heeft op de besprekingen hierboven vermeld

Actualiteitsmotie van de heren Frans Peeters, Hans Schoofs, Kris Van Dijck en Joris Vandenbroucke tot besluit van het op 3 oktober 2007 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de verkeersveiligheid op de E313

Hiervoor verwijzen we naar het antwoord op bovenstaande motie over de E313.

Voorstel van resolutie de heer Patrick Lachaert, mevrouw Joke Schauvliege, de heren Bart Martens en Karlos Callens, mevrouw Tinne Rombouts en de heer Jos Bex betreffende de invoering van een risicobeheerssysteem voor investeringsprojecten van de Vlaamse overheid

Op 4 juli 2008 werd er voor de volgende grote infrastructuurprojecten een eerste maal gerapporteerd aan het Vlaams Parlement:

- ‘derde Scheldeverruiming’ en Zwinproject;
- Het Globaal Geactualiseerd Sigmaplan;
- N60: aanleg ring Ronse;
- OW-plan Oostende: kustbeveiliging en haventoeegang;
- Kanaalzone Gent-Terneuzen (KGT);
- Waaslandhaven: tweede zeesluis;
- Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge (SHIP).

Voor deze projecten wordt het risicomanagement ten laatste in 2009 opgestart.

Naast deze projecten, is er ook risicomanagement lopende voor een aantal andere wegenprojecten.

De bij de verschillende projecten opgedane ervaringskennis met de toegepaste risicobeheerssystemen zal geëvalueerd worden, waarna de ontwikkeling van een systeem van risicobeheer kan aangevat worden.

Resolutie van de dames A. De Ridder en V. Van der Borgh en de heren C. Decaluwe, F. Koninckx, J. Peumans en J. Vandenbroucke betreffende het opstarten van proefprojecten met 'slimme' verkeerslichten. (stuk 1580)

Omzeggens alle verkeerslichten op gewestwegen zijn momenteel voertuigafhankelijk. Concreet betekent dit dat het groen licht voor een bepaalde richting verlengd wordt (tot een vooraf ingesteld maximum) zolang de voertuigen uit de betrokken richting elkaar kort blijven opvolgen. Het groen licht voor die richting wordt pas onderbroken zodra er een groot hiaat komt tussen twee opeenvolgende wegen.

Deze werkwijze geeft in het algemeen voldoening: ze zorgt er voor dat een groen licht in principe niet afgebroken wordt wanneer een wagen dicht bij het verkeerslicht is (veiligheid voor kop-staartaanrijdingen) en stemt de duur van het groen licht op een redelijke wijze af op de grootte van de verkeersstromen uit de verschillende richtingen. Daarnaast kan elk verkeerslicht ook worden afgestemd op de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit betekent dat er voor gezorgd wordt dat een aankomende bus of tram groen licht heeft bij aankomst aan het verkeerslicht.

Naast deze voertuigafhankelijke regeling van elk verkeerslicht afzonderlijk bestaat er ook een systeem om de verkeersstromen in een heel gebied aan te sturen (stadsdeel voor een grootstedelijk gebied, zelfs een volledige stadskern in kleinere steden).

Hierbij wordt de totaliteit van de verkeerslichten in het betrokken gebied globaal aangestuurd door een centrale computer die zijn stuurgegevens ontvangt van detectielussen die op strategische plaatsen zijn ingeplant in het betrokken gebied (de zogenaamde “macrolussen”).

Die globale aansturing zorgt er voor dat de verkeersafwikkeling van alle weggebruikers samen in het betrokken gebied optimaal is. Dit gaat uit van het principe dat “het geheel meer is dan de som van de afzonderlijke delen”. Een eerste generatie van deze aansturing heeft bestaan in enkele grote Vlaamse steden (Antwerpen, Gent, Mechelen, Leuven, ...). Bij het sturen van de totaliteit van de weggebruikers, kunnen aan de verschillende categorieën (personenwagens, openbaar vervoer, vrachtverkeer, ...) verschillende “gewichten” worden toegekend, zodat men gericht kan sturen naar de verschillende categorieën van weggebruikers. De opkomende vraag van bevoordeling van het openbaar vervoer, langere groentijden voor voetgangers, ... hebben ertoe geleid dat alleen de globale aansturing in het grootstedelijke gebied Antwerpen nog overeind is gebleven. Ondertussen is er een globale aansturing van de tweede generatie. Deze is meer geperfectioneerd en is later wel aan te passen aan de wijzigende situaties. Er is binnen het agentschap AWW een beperkte proef gepland met drie firma's die een dergelijke aansturing van de tweede generatie aanbieden. Als de resultaten voldoening geven is het wellicht aangewezen om dit systeem in te voeren in meerdere Vlaamse steden.

Met redenen omklede motie van de heren Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens, mevrouw Annick De Ridder en de heer Joris Van den Broecke tot besluit van de op 27 mei 2008 door de heer Jan Peumans in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitvoering van het decreet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de gewesten met betrekking tot het meerjareninvesteringsprogramma 2001-2012 van de NMBS, meer bepaald wat betreft het uitblijven van regionale cijfers inzake spoorweginvesteringen, het uitblijven van informatie over pre- en cofinanciering en het negeren van de gewesten bij de actualisatie van het investeringsprogramma 2008-2012.

In 2008 werden het nieuwe investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep en nieuwe beheerscontracten voor NMBS-Holding, NMBS en Infrabel – die eveneens lopen over de periode 2008-2012 – en het strategisch plan 2008-2012 van Infrabel alsmede het ondernemingsplan 2008-2012 van de NMBS Exploitatiemaatschappij binnen de federale regering goedgekeurd. Deze documenten werden ook ter beschikking gesteld van het Vlaamse Gewest.

Het investeringsprogramma 2008-2012 vormt een actualisatie van het meerjaren investeringsprogramma 2001-2012 waaromtrent de Vlaamse Regering, na raadpleging van de SERV, advies heeft uitgebracht. Gezien het gaat om een actualisatie, werden de gewesten hierover niet formeel geraadpleegd.

Wel werd nagegaan of:

- de projecten waarin het Vlaamse Gewest financieel tussenkomt, ondermeer via overeenkomsten van pré- en cofinanciering, correct werden opgenomen;
- de verdeelsleutel 60/40 van de regionaal toewijsbare investeringen werd nageleefd.

Het Vlaamse Gewest zal de uitvoering van dit investeringsplan, via ambtelijke weg, actief mee opvolgen, teneinde de uitvoering te toetsen aan de motie van het Vlaams Parlement van 28 mei 2008.

De naleving van de 60/40 verdeling van de regionaal toewijsbare investeringen van de NMBS-groep werd voor de afgelopen periode tot 2007 strikt gevolgd.

Het spreekt voor zich dat de gewesten opnieuw dienen betrokken bij de voorbereiding van het investeringsprogramma 2013-2025, van zodra het ontwerp in een voldoende gevorderde fase verkeert. Dit is thans nog niet het geval. Volgens de beheersovereenkomst met de NMBS-Holding zal dit ontwerp opgesteld zijn tegen 31 januari 2012.

Er vindt thans een periodieke rapportering plaats omtrent de projecten waarbij het Vlaamse Gewest of de drie gewesten samen bijzonder betrokken zijn, zoals de realisatie van de infrastructuur voor het Gewestelijk Expressnet rond Brussel en de projecten waarvoor het Vlaamse Gewest een financiële tussenkomst verleent. De opvolging en rapportering inzake de uitvoering van de investeringen met financiële tussenkomst van het Vlaamse Gewest is geregeld in de betrokken overeenkomsten zelf.

Via ambtelijk overleg wordt informatie bekomen over het lopende jaarprogramma voor de investeringen van de NMBS-groep, door middel van projectfiches en verzamelfiches, alsmede de verzamelde statistieken van de reizigerstellingen die elk jaar in oktober gehouden worden.

Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten

Ontwerp van decreet houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede met zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V

In 1990 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een werkgroep belast met het onderzoek van de problematiek scheepsafval in de Rijnvaart.

De belangrijkste conclusies van deze werkgroep waren dat:

- de oplossing voor deze problematiek dient gezocht te worden in een internationaal kader;
- voor de verschillende soorten vast en vloeibaar afval specifieke afgifteconcepten dienen te worden uitgewerkt;
- alle bij het vervoer betrokkenen dienen mee te werken en te worden aansprakelijk gesteld in overeenstemming met het voordeel dat zij bij het vervoer over water hebben;
- de financiering voor de afgifte van afval principieel dient te beantwoorden aan het beginsel vervuiler betaalt;
- de financiering voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, bij voorkeur voorafgaand en op indirecte wijze dient te gebeuren.

Al snel werd duidelijk dat deze beginselen uitsluitend in het kader van een op zichzelf staand internationaal verdrag konden worden ten uitvoer gelegd, wat geleid heeft tot de totstandkoming van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in Rijn- en binnenvaart. Het werd op 9 september 1996 te Straatsburg ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.

Ontwerp van decreet houdende de ontsluiting en de uitwisseling van informatie over ondergrondse kabels en leidingen (KLIP-decreet)

Zoals vermeld in paragraaf 1.3.6 wordt er tevens verder meegewerkt door aWV aan KLIP (het Kabel en Leidingen InformatiePortaal). KLIP ontving in het voorjaar 2008 zijn 50.000ste planaanvraag.

Decreet tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen (17/03/2006)

Met de omzetting in decreet van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen wordt gepoogd de maritieme veiligheid te verbeteren en verontreiniging door schepen te voorkomen. Het decreet is van toepassing op alle terminals die worden aangedaan door bulkschepen voor het laden en lossen van vaste bulkclading behoudens op voorzieningen die alleen in uitzonderlijke omstandigheden gebruikt worden of indien voor het laden en lossen uitsluitend gebruik wordt gemaakt van de uitrusting van het bulkschip.

De terminalexploitanten dienen, om te voldoen aan deze gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen, er voor te zorgen dat zij voldoen aan de nodige geschiktheideisen, waaronder het

behalen van de ISO 9001 norm en de nodige beginselen in acht nemen vanaf de eerste aankondiging van het schip en tijdens de laad- en losoperaties. Indien afwijkingen worden vastgesteld, gemeld door de terminal of door het vaartuig kan de havenkapiteindienst de laad – of losactiviteiten laten stileggen.

Alle betrokken terminals werden door Waterwegen en Zeekanaal NV in kennis gesteld betreffende de toepassing van het decreet. Een werkgroep zal een eenvormig document opstellen om dit te gebruiken als rapportagemedium naar de EU. De statistieken worden soms door de EU opgevraagd.

Decreet betreffende het Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003

Het beleidsdomein MOW stelde in 2008 in samenwerking met de overige CIW-leden een ontwerp van stroomgebiedbeheerplan voor het Schelde- en Maasstroomgebied op.

Op vraag van de Vlaamse Regering, werd in samenwerking met de overige CIW-leden ook een prioritering van de acties uit de ontwerp-bekkenbeheerplannen opgemaakt en voorgelegd aan de bekkenbesturen ter goedkeuring.

Decreet van 2 juli 2008 betreffende het beheer en de uitbating van de regionale luchthavens Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

In uitvoering van dit decreet werd voor elk van de luchthavens een selectiedossier opgesteld waarmee de markt zal bevraagd worden naar de mogelijke interesse voor de exploitatie van de luchthavens tegen de voorwaarden opgenomen in het decreet.

Dit selectiedossier zal in het najaar van 2008 gepubliceerd worden. Het ligt in de bedoeling dat achteraf aan de geselecteerde kandidaten een bestek wordt toegestuurd.

Met betrekking tot de luchthaven Kortrijk-Wevelgem wordt een overeenkomst uitgewerkt welke de samenwerking regelt tussen de verschillende partners welke thans bij het beheer van de luchthaven betrokken zijn en het Vlaamse Gewest, in alle fasen van de voorbereiding en de overgang naar de nieuwe beheersvorm.

Het bestek voor deze beheershervorming voor de beide luchthavens wordt eveneens voorbereid.

Een volledige concretisering van de nieuwe beheersvorm vanaf 2010 wordt hierbij nagestreefd.

Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

Overzicht stand van zaken bestaande initiatieven							
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contactpersoon	
Opmaak Scheepvaartdecreet							
Implementatie RIS-richtlijn							
(ontwerp) Besluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van de scheepvaartrechten voor passagiersschepen							
Ontwerp van decreet en een uitvoeringsbesluit betreffende de bescherming van de weginfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer	Wegcode en "aslastendecreet"	geen	Gebruik van de infrastructuur door uitzonderlijke transporten regelen in harmonie met de federale regelgeving	b, c, d	ja	Stijn De Sutter (VK) Koenraad Vanschoen (PCO) Geert Decorte (AJD)	
Voorontwerp van decreet in zake het vaststellen van rooilijnen	Decreet 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening	geen	Tegemoetkomen aan de noodzaak van een algemene, globale wettelijke regeling	b, c, d	ja	Jacques Diels (WL) Geert Decorte (AJD)	
Opvolgen: minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegnennet	Richtlijn 2004/54/EG van het Europees parlement Decreet 1 juni 2007 betreffende de minimum veiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegnennet Uitvoeringsbesluit	30/04/2006	Minimaal veiligheidsniveau verzekeren voor weggebruikers in tunnels gelegen in het TERN	f	neen (autoregulering)	Henk Keymeulen (WA) Willy Frans (EMA) Jaak Polen (Betonstructuur) Carol Vercarre (AJD)	

	goedgekeurd op 23 november 2007								
Ontwerp van uitvoeringsbesluiten betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer	Decreet van 16 mei 2008, gepubliceerd in BS op 10 juni 2008.	geen	Bevoegdheidsconforme, vereenvoudigde regelgeving als instrument voor effectief verkeersveiligheidsbeleid	coördinatie door minister Van Brempt	ja		Els Beeckman (AJD) Jean Pierre Vijverman (Verkeerscentrum)Armand Rouffaert (VK)		

Overzicht nieuwe initiatieven

Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleids-doelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contact-persoon
Decreet zandwinning	geen	Geen		Bedoeling is a,b,c,d,e,		
Decreet regionale luchthavens	wel	geen		Bedoeling is a,b,c,d,		
Leidingendecreet	wel	geen		Bedoeling is a,b		
Omzetting van de overstromingsrichtlijn in Vlaamse wetgeving	Richtlijn 2007/60/EG over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's	26/11/2009		c,d	ja	Philip Bogaert, Elfi Laridon
Decreet integraal waterbeleid	Decreet integraal waterbeleid		Allerlei kleine aanpassingen aan het decreet betreffende het integraal waterbeleid. Wegwerken van kleine onvolkomenheden			CIW
Besluit van de Vlaamse Regering voorkooprecht, aankoopplicht, vergoedingsplicht	Decreet betreffende het integraal waterbeleid		Uitvoering geven aan de principes van voorkoop-recht, aankoopplicht, en vergoedings-plicht ingevolge het decreet integraal waterbeleid			Agnes Peil, Elfi Laridon
						CIW, Elfi Laridon

Toelichting per kolom:

1. Geef de titel van het initiatief
2. Geef aan welke bestaande regelgeving "betrokken" is bij het regelgevingsinitiatief, bijvoorbeeld te wijzigen en/of ter uitvoering ervan. Dit kan ook Europese regelgeving betekenen.
3. Indien het regelgevings- of beleidsinitiatief juridisch gezien binnen een bepaalde periode moet uitgevoerd worden (bijvoorbeeld de omzetting van een Europese richtlijn), geef dit duidelijk aan.
4. Vat de beleidsdoelstellingen of de beoogde effecten van het beleidsinitiatief kort samen, zoals beschreven in de beleidsbrief.

5. Beschrijf kort de te doorlopen fases en hun timing, bijvoorbeeld geplande agenderingen op de ministerraad. De opeenvolgende fases zijn:
- a. de initiatiefase met een uitgewerkt 'beleidsidee'
 - b. de conceptfase of de ontwikkeling van een concept(nota) en een RIA;
 - c. de ontwerpfase of de omzetting van het beleid in regelgeving;
 - d. de goedkeuringsfase met de verschillende goedkeuringsstappen(KW, legistiek en taalkundig advies, advies IF, akkoord minister van Begroting, eerste agendering VR, advies Raad van State, tweede agendering VR, ...);
 - e. de implementatiefase met de uitvoering, toepassing en handhaving;
 - f. de nazorgfase en de bijhorende monitoring en evaluatie
6. Geef aan of een RIA voor dit beleidsinitiatief wordt opgesteld. Indien dit niet het geval is, geef dan aan waarom niet (uitzonderingsgronden).
7. Contactpersoon.

Bijlage 5: Aanvullend overzicht van realisaties 2008.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
1.1.1.	Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten	Acties die met het oog op de realisatie van deze missing links in 2008 werden uitgevoerd – Verbindingsweg E19 – Luchthaven Zaventem: start van de werken in oktober 2007 (zie ook hoofdstuk 1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten en hoofdstuk 2.2.1 Verankering aan de Vlaamse Poort Zaventem, met name het Diaboloproject). De uitvoering van de werken loopt volgens planning verder in 2008. – Verkeerswisselaar Lummen: met de aanleg van enkele bruggen van het nieuwe complex zijn de eerste werkzaamheden voor de verkeerswisselaar gestart. Informatie over het hele project is te vinden op de website: www.klaverbladlummen.be. Concreet is in maart 2008 gestart met de eerste 4 nieuwe bruggen (m.n. de 2 binnenste bovenbruggen over de E314 en de 2 binnenste onderbruggen in de E313, de verlenging van de kokers van de Mangelbeek en een eerste deel van grondwerken). De bouwvergunning werd afgeleverd in mei 2008 en de aanvang der werken was medio mei 2008. – Herinrichting van de N31: er werd verder gewerkt aan de bouw van de tunnel onder de Astridlaan; Op 7 maart 2008 werd het verkeer door de nieuwe tunnel geleid zodat de bovengrondse afwerking (aanleg ventwegen en rotonde) kan starten. – R4 Oost - Realisatie knooppunt 7 – Skaldenbrug – de werken zijn in uitvoering en zullen medio 2009 beëindigd worden Overzicht vinden van studies die voor de missing links in de loop van 2008 werden opgestart of uitgevoerd: – De studie voor een eerste fase van de ombouw van de A12 vak Boom – Brussel tot autosnelweg met herinrichting van het gevaarlijk punt ter hoogte van de bedrijvenszone Meise-Westrode wordt afgewerkt in 2008. De werken zullen starten in 2009. – Verder uitwerken van de volgende fasen van de verkeerswisselaar te Lummen. Momenteel is men voor fase 2 bezig met de voorbereiding van de start der werken. In totaal zijn 8 fasen voorzien. In een tweede fase zijn de grond- en wegeniswerken aan te besteden. De uitvoeringsplannen voor de nieuwe verkeerswisselaar zijn grotendeels afgewerkt. Als derde fase zijn de buitenste 2 bovenbruggen over de E314 en de buitenste 2 onderbruggen in de E313 aan te besteden. – Het aanpassen van de N74 noord-zuidverbinding in Limburg: de studie loopt nog. Het plan-MER voor deze verbinding wordt uitgevoerd. Een beslissing over het weerhouden tracé wordt verwacht eind 2008; – Het aanpassen van de Kempense noord-zuidverbinding (N19): het bestek werd gefinaliseerd. De Vlaamse Regering heeft gekozen voor het basistracé (gewestplantracé), het GRUP Geel-West voorlopig vastgelegd en het bestek van eisen goedgekeurd. De procedure tot kandidaatstelling loopt;

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		- Het vervullen van de R4-Zuid in Gent (MER- en ontwerpstudie): de studieopdracht voor technisch referentieontwerp, project-MER en risicomangement is eind december 2006 aanbesteed en in 2007 vastgelegd. Deze studie is gestart op 1 augustus 2007 en heeft een looptijd van 365 kalenderdagen. Het doel is de DBM-aankondiging eind 2008 te laten plaats vinden. - Voor de N8 Ieper-Veurne is een plan-MER opgesteld dat ter goedkeuring medio 2008 is ingediend; - Het omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge: de studie van de AX is lopende. - Het omvormen van de N49 Westkapelle - Zelzate : voorbereiding aanbesteding in 2008 voor het toegangcomplex t.h.v. de Kruisstraat te Moerbeke; - Het aanleggen van de N60 als primaire weg van categorie I (RUP- en MER-studie): de studieopdracht voor technisch referentieontwerp, project-MER en risicomangement is in mei 2007 aanbesteed en in juli 2007 vastgelegd. Deze studie heeft een doorlooptijd van 455 kalenderdagen. Gezien de nieuwe plan-MER regelgeving is in 2008 een plan-MER procedure opgestart voor de N60. De plan-MER wordt verwacht begin 2009. De kennisgevingsnota is conform verklaard medio 2008. - Het aanleggen van de Oosterweelverbinding in Antwerpen (zie ook hoofdstuk 1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg: Masterplan Antwerpen) De E313 zal in 2008 vanaf Geel in de richting van Antwerpen worden uitgerust met monitoring en sturingssystemen voor het dynamisch verkeersmanagement op deze as. In een eerste fase bestaat deze uitrusting uit 20-tal rijstrooksignalisatie portalen, 40 meet- en detectiestations van het type Meten in Vlaanderen. Daarnaast wordt het volledige wegsegment maximaal afgedekt met AID-camera's en wordt kort voor elk op- en afritten complex een vrij programmeerbaar dynamisch bord geplaatst. Eind april 2007 is de herinrichting van het complex Haasrode tussen de A3/E40 en N25 aanbesteed. De werken zijn eind augustus 2007 gestart. In 2008 wordt de uitvoering van de werken verder gezet.
	Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten	- In 2008 werden de FAST (= Files Aanpakken door Snelle Tussenkomensten) systemen uitgebreid voor nagenoeg het volledige net van hoofdwegen, en dit zowel voor de personenwagens als voor het vrachtverkeer. Bijvoorbeeld FAST in Vlaams-Brabant werd al in de loop van 2007 opgestart voor de R0, Ring rond Brussel en loopt verder. Deze FAST systemen worden in overleg met de betrokken actoren (vervoerders, verzekeraars, takelaars, ...) nog verder geperfectioneerd om de kosten ervan te beperken zonder kwaliteitsverlies. - Ook werd gestart met begeleidende maatregelen zoals de calamiteitenroutes. In 2008 zijn in Limburg een 8-tal calamiteitenroutes aanbesteed en op het terrein gerealiseerd. Het pilootproject met betrekking tot het testen van de

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		“calamiteitenroute” in Oost-Vlaanderen wordt afgerond.
1.1.2.	Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten	- In 2008 werden 65 nieuwe installaties met verkeerslichten geplaatst. Dat brengt het totaal aan LED installaties vandaag op 260 installaties. - Voor de sturing van de verkeersstromen wordt ook aangepaste radar- en videodetectie aangewend.
1.1.3	Structureel onderhoud wegennet	- In het investeringsprogramma 2008 werd er ruim 80 miljoen voorzien voor structureel onderhoud. - A14/E17 (Haasdonk- Waasmunster): Herstellen stroefheid en/ of spoorvorming. De eerste fase van het project voor de heraanleg van E17 is in 2008 aanbesteed en uitgevoerd. Hiervoor is 11km autosnelweg is in doorlopend gewapend beton heraangelegd. Dit is een investering van 16,3 miljoen euro.
1.1.4	Aanpak gevaarlijke punten	- 105 projecten worden aanbesteed, wat het totaal aan projecten die reeds aanbesteed zullen zijn eind 2008 op 502 brengt. - In totaal zullen in 2008 voor ongeveer 99 miljoen euro aan investeringen aanbesteed en vastgelegd worden.
	Doortochten	Concreet zijn er in 2008 voor 14 doortochten aanbestedingen voorzien op het programma en voor 4 doortochten op het reserveprogramma. (hieronder volgt een momentopname d.d. 30/09/2008) De werken voor volgende doortochten zijn al aanbesteed: - Beringen (Paal): doortochtherinrichting N29 (Diestersesteenweg – Paalsesteenweg) - Kortemark: doortochtherinrichting van de N36 (te Zarren - Roeselarestraat). - Kortrijk: vernieuwen van de doortocht op de N8 (R36 - stadsring) - Kortrijk: doortochtherinrichting N8 (Oudenaardsesteenweg) - Kortrijk: doortochtherinrichting op de N8 (de werken voor deze doortocht zijn gecombineerd en aansluitend met bovenstaande doortocht op de Oudenaardsesteenweg N8). - Oostende: doortochtherinrichting Gistelsteenweg 2^e fase vanaf R31 tot Gouwelozeekreek Bovendien bevindt de gunningprocedure zich in een gevorderd stadium voor volgende doortochten (voorstel tot aanbesteding of lopende aanbesteding): - Herselt: doortochtherinrichting op de N19 (Aarschotsesteenweg – Westerlosesteenweg) - Geraardsbergen: doortochtherinrichting N42 te Overboelare (Grote Weg). - Lebbeke: doortochtherinrichting op de N47 (2de fase) (Brusselsesteenweg) - Lochristi : doortochtherinrichting op de N70 (Zeveneken) - Brugge: doortochtherinrichting op de N9 (Scheepsdalelaan) - Bredene: doortochtherinrichting N9 (Prinses Elisabethlaan) - Beveren: doortochtherinrichting op de N70 te Melsele (studieopdracht) (Vesten – Grote Baan)

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		De volgende doortochten zijn in voorbereiding: - Riemst: doortochtherinrichting op de N79 (Tongersesteenweg) vak Tongeren – Maastricht. - Ieper: Doortochtherinrichting op de N37b (Mk. Fochlaan) - Kortrijk: doortochtherinrichting N43 (Herinrichten Pottelberg t.h.v. R8 en het kruispunt Bruyningstraat/Engelse Wandeling) - Ieper: doortochtherinrichting N304 Heuvelland. (Reningelstraat - Kemmel) - Izegem: Doortochtherinrichting N357 (Roeselaarsestraat) (2e fase)
	Leesbare en consequente inrichting van de gewestwegen	- In 2007 werd gestart met de volledige inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen. Deze inventarisatie loopt verder in 2008.
	Verkeershandhavingssystemen	- tot en met juli 2008 werden er 22 nieuwe sites roodlichtcamera-installaties in dienst genomen - 20 flitspalen op het autosnelwegennet volledig uitgerust om met digitale flitscamera's te werken. Het volledige netwerk is aangelegd om de opnamen van de overtredingen digitaal door te sturen naar het politiebureau. - in de 2^{de} helft van 2008 plannen de afdelingen EMA en EMG nog 25 bijkomende roodlichtcamera installaties, 15 snelheidscamera's op gewestwegen en 20 op autosnelwegen, alle uitgerust met digitale camera's.
	Weggebruikers sensibiliseren	- In 2008 werden zes mobiliteitscampagnes gevoerd onder de titel 'Word Weer Mens'. In deze campagne kwamen de volgende thema's aan bod: het coördinatiepunt wegenwerken (CPW), ritsen, zacht weggebruik, zwervuul, openbaar vervoer en zwaar vervoer. - Het tijdschrift wordt zes keer per jaar uitgegeven en gratis verdeeld in een groot aantal benzinestations, bibliotheken, scholen, lijnwinkels en NMBS-stations. Ook particulieren kunnen zich gratis abonneren op Uitweg.
1.1.5	Aanpak schoolomgevingen	- Op N1 te Zemst: in uitvoering. - Uit te voeren samen met de herinrichting van de doortocht: de N28 te Pepingen ter hoogte van de Boekhoutstraat. - N464 te Herzele en - N415 te Oosterzele. - In 2008 is het project in Knesselare (N 337) voorzien.
1.1.6	De aanleg van vrije busbanen en	- In 2008 werd opnieuw een apart budget van 18.000.000 euro voor doorstromingsmaatregelen voorzien

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	verkeerslichten- beïnvloeding	- In 2008 werd de aanpassing van de pechstrook tot (spits)busstrook op de A4/E411 te Overijse uitgevoerd. Ook de vrije busbaan te Kampenhout wordt in 2008 gerealiseerd. Busstroken: N1 : Vilvoorde – Zemst aanleg BOB tussen Willemstraat en Roosevelddlaan , aanbesteding september 2008; N3: Brussel – Leuven aanleg BOB (TV3V) aanbesteding december 2008 en ter hoogte van Gasthuisberg aanleg verbinding naar Ziekenhuis aanbesteding oktober 2008; N261: Ukkel – Ruisbroek Verlengde Stallestraat: Aanleg BOB tot kruispunt met de Langestraat aanbesteding september 2008; Aanpassen bushaltes in bebouwde omgeving: uitstulpende verhoogde haltes: in augustus 2008 aanbestedingen ter waarde van 150000 € - Op de R31 te Oostende langs de Tweebruggenstraat richting de Bolle wordt een busbaan aangelegd. Tevens wordt op de N323b te Kortrijk langs de Kennedylaan voor beide rijrichtingen busbanen aangelegd. - N406 te Dendermonde (Noordlaan) en Ten behoeve van de betere doorstroming van het openbaar vervoer wordt de omgeving Mariagaard" langs de N42 te Wetteren aangepakt. - A1 te Brasschaat: Heraanleg in het kader van een vrije busbaan. - A21 te Ranst: Heraanleg in het kader van een vrije busbaan.
1.2.1	Modernisering Albertkanaal tot klasse Vlb-waterweg	Herbouw van de brug in Ham in uitvoering, doel: een vrije doorvaarhoogte van 9,10 meter. Herbouw van de brug in Vroenhoven (Riemst) in uitvoering. Herbouw van de Noorderlaanbrug door BAM begin 2008 angevat, doel een vrije doorvaarhoogte van 9,10 meter en een verruiming van het dwarsprofiel ter hoogte van de brug. Ontwerpen voor de herbouw van de IJzerlaanbrug en van de spoorbruggen zijn door BAM en Infrabel angevat. Studies voor de projecten met betrekking tot de verhoging van de bruggen (tot een vrije hoogte van 9,10 m) en de verhoging van de sluis capaciteit zijn in uitvoering.
	Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals	Een maatschappelijke kosten-baten analyse voor de vervanging van de sluisen 1, 2 en 3 op het kanaal Bocholt-Herentals door één sluis met een capaciteit van minimum 1.350 ton is in uitvoering. Met de vervanging van de drie sluisen door één sluis met grotere capaciteit zal de bestaande waterweginfrastructuur in Noord-Limburg beter kunnen worden benut.
	Tweede Scheldebrug in Temse	Scheldebrug in Temse (7,5 miljoen euro in 2008): de montage en de verdere afwerking van de bovenbouw van de brug en het realiseren van de aansluiting op de N16
	Project Seine-Schelde	Seine-Schelde het plan-MER werd gefinaliseerd. Bijkomende project-MERs zijn in opmaak voor aanpassingswerken langs het Noordervak van de Ringvaart om Gent en voor de doortocht van Wervik.
	Project tweede sluis	Tweede sluis van Evergem: bouw van het nieuwe dienstgebouw en de aannemingen voor de sluisdeuren en de

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Evergem	elektromechanische uitrusting werden verdergezet
	Project Seine-Schelde-West	Seine-Schelde West: haalbaarheidsstudie toonde aan dat de ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart technisch en economisch haalbaar is. Bijkomende studies worden uitgevoerd. Opmaak van een plan-MER werd opgestart.
	Doortocht van de Leie te Kortrijk	Doortocht van de Leie te Kortrijk: afbraak van de oude Gerechtshofbrug. De bouw van de nieuwe Noordbrug en de Collegebrug zijn in uitvoering net als de nieuwe kaalmuren tussen Budabrug en het eiland Buda.
	Boven-Schelde - ontdebelling van de stuw	Boven-Schelde ontdebelling van de stuw: burgerlijke bouwkunde stuw in Asper is afgewerkt. De metalen onderdelen en de elektromechanische installatie zijn in uitvoering.. Voorbereidende studies voor de nieuwe stuw in Kerkhove zijn in 2008 beëindigd.
	Dender – 1.350 ton verruiming	Verruiming Dender 1.350 ton: studie uitgeschreven voor opmaak van het voorontwerp en het MER van de infrastructuurwerken
	Complex Boulevardbrug	Afbraak van de oude Boulevardbrug. Ontsluiting van Willebroek-Noord naar de A12 werd gestart. Herinrichting van de Gansbroekstraat en de Boomsesteenweg.
	Spoorbruggen over de Beneden-Nete te Duffel	Spoorbruggen over de Beneden-Nete te Duffel: De werken werden eind oktober 2008 aanbesteed.
	Brussel-Schelde 10.000Ton.	Kanaal Brussel-Schelde tot 10.000 ton: Nieuwe oeververdedigingen werden gebouwd ton in het vak Puurs-Bornem. Gestart met de baggerwerken
1.2.2.	RIS – River Information services	Uitwisseling van reisgegevens met naburige waterwegbeheerders is bij De Scheepvaart gerealiseerd en operationeel. De eerste fase van FlARIS is eind 2008 bij de waterwegbeheerders operationeel. De ontwikkeling van de toepassing om berichten aan de schipperij volgens de Europese standaard te genereren is in uitvoering. Het aanmaken van digitale vaarkaarten voor waterwegen klasse Va en hoger is in uitvoering.
	Automatisatie van kunstwerken	Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is het project voor de centrale bediening van 10 ophaalbruggen en één sluis in uitvoering. Het ontwerp van het centrale bedieningsgebouw in Rijkvorsel werd aangevat. In 2010 zal de centrale bediening van de kunstwerken voltooid zijn. Eveneens op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is de mechanisering van de sluizen in uitvoering. De Stalhillebrug wordt bediend vanop afstand, Wulpenbrug over het kanaal Nieuwpoort-Veurne kan op veilige manier door de waterweggebruikers zelf worden bediend. Kanaal Leuven-Dijle: aanbesteding automatisatie van de Plaisancebruggen, de Hofstadebrug en Wijgmaalbrug Zeekanaal Brussel-Schelde: V. Dumonbrug, de Willemsbrug, De Vredesbrug, de Jan Bogaertsbruggen en de Vilvoordebrug aangepast voor invoeren afstandsbediening. Afstandsbediening nieuwe Boulevardbrug in uitvoering.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		Automatische aanduiding van de waterdiepte op het Zuidervak van de Ringvaart van de Melle geïnstalleerd. Realisatie van twee uitwateringspompstations op de Kreek Nieuwendamme en Nieuw Bedelf te Nieuwpoort
1.2.3	Onderhoud van het waterwegennet Ambtsgebied NV De Scheepvaart	Het project voor de vervanging van sluisdeuren en bewegingsmechanismen van de 2000 ton-sluizen op het Albertkanaal werd verder gezet. Het vervangen van de klepdeuren van de duwvaartsluizen op het Albertkanaal is in uitvoering. De ophaalbrug op sluis 18 Bochoit over de Zuid-Willemsvaart werd vervangen. Verschillende projecten inzake het onderhoud en/of herstelling van oevers, kaaimuren en bruggen langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen werden voltooid of zijn in uitvoering (ca. 4.000.000 euro): betonherstellingen aan zes bruggen over het Albertkanaal vernieuwing oplegtoestellen en uitzettingsvoegen van drie bruggen de voegen en het wegdek van drie bruggen onderhoud metalen en betonnen dampplanken van de oevers langs het Albertkanaal herstelling van oevers langs Kempense kanalen o.a. te Schoten Er werd geïnvesteerd in het onderhoud van de jaagpaden langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen. Diverse mechanische en oleohydraulische installaties werden gereviseerd, hersteld of vernieuwd, zoals de sluis te Zemst, de sluizen en de pompstations van Moen en Bossuit op het kanaal Bossuit-Kortrijk. Preventief onderhoud aan sluizen van de Bovenschelde werd bij een stremming van de scheepvaart uitgevoerd. De Krakelebrug te Brugge werd gerenoveerd. Te Tiselt en langs de Durme te Waasmunster werden jaagpaden hersteld. Fase 1 van de renovatie van de Dijle-afleiding te Mechelen werd opgeleverd na in 2007 te zijn van start gegaan toen de verzakkingen begonnen te versnellen en de vernieuwing niet langer kon worden uitgesteld. Fase 2 is in juli 2008 opgestart. Langsheen de Rupel en de Netes werden de metalen damwanden op diverse plaatsen geïnspecteerd, hersteld en voorzien van een anti-corrosiebescherming. Op diverse plaatsen werden oude dukdalven vervangen door nieuwe of door stalen buispalen. Zo werden de wachtpalen aan de rechteroever van de Boven-Zeeschelde aan de St.-Onolfsdijk te Dendermonde al deels vervangen. Langsheen het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal naar Charleroi werden in slechte staat verkerende oevers vernieuwd.
	Onderhoud van het	Diverse mechanische en oleohydraulische installaties werden gereviseerd, hersteld of vernieuwd

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	waterwegennet Ambtsgebied Waterwegen en Zeekanaal NV	Preventief onderhoud aan sluizen van de Bovenschelde uitgevoerd bij een scheepvaartstremming Renovatie Krakelebrug te Brugge Herstel jaagpaden te Tisselt en langs de Durme te Waasmunster Fase 1 van de renovatie van de Dijle-afleiding te Mechelen werd opgeleverd. Fase 2 is in juli 2008 opgestart. Metalen damwanden geïnspecteerd, hersteld en voorzien van een anti-corrosiebescherming langs Rupel en Netes. In slechte staat verkerende oevers langs het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal naar Charleroi werden vernieuwd. Oude dukdalven vervangen op de Boven-Zeeschelde.
	Onderhoudsbagger- werken	afwaarts sluisencomplex Wijnegem op het Albertkanaal lokaal op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten onderhoudsbaggerwerken op Bovenscheldebekken en Zeekanaal Brussel-Schelde kanaal Ieper-IJzer eerste fase kruispunt Ringvaart om Gent met het kanaal Gent-Brugge oude kanaalarm te Brugge afwerken toevaargeul op de Schelde-toevaargeul naar het Zeekanaal kanaal Leuven-Dijle verdiepbagsbaggerwerken opgestart bergingscapaciteit vrijgemaakt te Sint Joris-Beernem overdiepte van Grimbergen afgewerkt verderzetting dempen toevaargeul langs de kanaalzijde aan de oude sluis van Wintam MER-rapport afgewerkt en milieuvergunningsaanvragen ingediend voor de bergingssite Argex te Kruibeke en Zwijndrecht. Databank ontwikkeld teneinde het hergebruik van specie-overschotten afdelingsoverschrijdend te structureren en te bevorderen
1.2.4.	Stimuleren van het transport via de de	Inzetten van drie containerschepen voor het project Estuaire vaart Oprichting van het Centraal Boekingsplatform

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	waterweg	Uitvoering van acties in het kader van het FISN o.a. uitwerken van ecoconvenant voor de binnenvaartsector gecoördineerde aanpak van de problematiek van het tekort aan kleine schepen ontwikkeling van een binnenvaartsimulator die zal ingezet worden in de opleiding van scheepsbemanning intensifiëren van het overleg tussen havens en binnenvaartsector transport van huishoudelijke afvalstoffen in Vlaams-Brabant: subsidies containers goedgekeurd “Steun Intermodaal Vervoer” maatregelen worden uitgewerkt en geïmplementeerd
	De aanleg van overstap- en overslagmogelijk- heden	Bouw van overslaginstallaties in het kader van de PPS-regeling laad- en losinstallaties
	Ondersteunen van bedrijven bij het uitvoeren van hun (alternatieve) logistieke keuze.	De samenwerkingsovereenkomsten van de waterwegbeheerders met het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) inzake de inzet van transportdeskundigen werden ook in 2008 verder gezet. De inzet van de VOKA-transportdeskundigen leidde in 2008 in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV tot een modal shift van 1.045.000 ton in een vergenvorderde realisatiefase. Een deel van dit tonnage heeft betrekking op volumes die gerealiseerd worden na het bouwen van kaaimuren in 2008 en 2009. Er worden 113 miljoen tonkm van de weg gehaald wat overeenstemt met 50.000 vrachtwagenritten per jaar over 100 km. De gerealiseerde maatschappelijke baat bedraagt meer dan 2 miljoen euro per jaar. De inzet van de VOKA-transportdeskundige binnen het werkgebied van nv De Scheepvaart leverde sinds medio 2006 een reële modal shift van ca. 630.000 ton goederen op, wat het equivalent vertegenwoordigt van 60 miljoen tonkm en 25.000 vrachtwagenritten. Daarnaast leveren de transportdeskundigen een belangrijke bijdrage bij het introduceren van palletvervoer via de binnenvaart en het ontwikkelen van watergebonden bedrijfsterrainen. Een proefproject voor Roll on – Roll off-transport op het Albertkanaal werd opgezet.
	Stimuleren van het transport via de waterweg. (Her)ontwikkeling van watergebonden bedrijventerrainen. Ambtsgebied nv De Scheepvaart	nv De Scheepvaart oefende het voorkeepsrecht uit bij de verkoop van bedrijventerrainen langs het Albertkanaal in Deurne (3 ha), Wommelgem (2,7 ha), en Zandhoven (5 ha) Verdere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) om een voorraad aan watergebonden bedrijventerrainen beschikbaar te krijgen. het opstellen van een structuurschets voor de herstructurering van het bestemde bedrijventerrein ‘Kolenhaven Lummen’ is in uitvoering. Ontsluiting en invulling van een deel van het bedrijventerrein Genk-Zuid (zone Kaatsbeek) werd uitgevoerd in oktober 2008. voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Beverdonk (Grobendonk) is de opmaak van een inrichtingsstudie en

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		het ontwerp voor de aan te leggen infrastructuur in uitvoering. voor het bedrijventerrein Zolder-Lummen-Zuid werd een onderzoek naar de aanwezige natuurwaarden uitgevoerd en ter goedkeuring voorgelegd aan het Agentschap Natuur en Bos. Watergebonden bedrijventerrein Zwaaiikom Ranst: opstellen van een passende beoordeling werd uitgevoerd en ter goedkeuring voorgelegd aan het Agentschap Natuur en Bos. Opmaak van een RUP voor de bestemming van watergebonden bedrijventerreinen in Lanaken, langs de linkeroever van het kanaal Briegden – Neerharen, in Genk Zuid-West en in Herentals (Heirenbroek) is in uitvoering. de werken voor de aanleg van infrastructuur op het watergebonden bedrijventerrein Hezemeer-Heide (Laakdal) : werden aangevat. voor het deels watergebonden bedrijventerrein Ham-Zwartenhoek werd een onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het terrein opgestart.
	Stimuleren van het transport via de waterweg. (Her)ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Ambtsgebied Waterwegen en Zeekanaal	’t Eilandje te Zwijnaarde: Voorstudies op de terreinen zijn lopende (archeologisch onderzoek, stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ophoging noord, onteigeningsprocedures) alsook voorbereidende werken (afwerken ophoging zuid, ophoging noord, geotechnisch onderzoek). Aankoop W&Z bedrijventerrein Woestijne te Aalter. Samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Aalter afgesloten voor de watergebonden ontwikkeling van het terrein. Voorbereidingen worden getroffen om met de ontwikkeling van het terrein van start te gaan. Renovatie terrein ex-Forges de Clabecq.
1.3.1	Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject	Eén belangrijk voorbeeld: Diabolo – Noord: Verkeerswisselaar R0 Brussel met de E19/A1 richting Antwerpen. De bestaande aansluiting vanaf de A1 naar de binnenring moet aangepast worden en is op dit ogenblik buiten gebruik. Een niet gebruikte aantakking werd terug rijklaar gemaakt en er werd geen verkeershinder vastgesteld tengevolge van deze aanpassing. Maatregelen genomen om, in overleg met de plaatselijke overheid en de politie, de hinder voor de bevolking zo veel mogelijk te beperken. Meestal wordt voor de fietsers- en voetgangers een veilige doorgang voorzien. Soms wordt de bestaande brug behouden zodat de oude nog gebruikt kan gebruikt worden bij de bouw van de nieuwe. Soms wordt een tijdelijke fiets- en voetgangersbrug aangelegd. - Het coördinatiepunt wegenwerken werd uitgebreid met de gemeentewegen, naast de Vlaamse gewestwegen.
	Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken Uitwerken en implementeren van	Bepalingen voor minder-hindermaatregelen in de bijzondere bestekken werden voor opname uitgewerkt.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	minder-hindermaatregelen in de waterbouwsector	Bij projecten wordt het aspect “beperken van de hinder” als criterium voor gunning opgenomen. In bestekken voor waterbouwkundige werken worden bepalingen voor het beperken van hinder opgenomen. Soms wordt de aanvoer van constructiematerialen en grondstoffen via de waterwegen in het bestek voorgeschreven om de hinder op de weg te beperken
1.3.2	Via-Invest	- De ‘Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem’ is het eerste Via-Invest project dat van start is gegaan in 2007. Zowel de werken als de financiering ervan zijn in september 2007 samen met deze voor het spoorproject gegund. De realisatie is aangevat in oktober 2007 en de gefaseerde uitvoering ervan zal tot een voorziene ingebruikname van de volledige nieuwe infrastructuur leiden in het voorjaar van 2012. De SPV Via-Zaventem werd op 11 oktober 2007 opgericht. - Ondertussen is in 2008 een tweede Via-Invest project, de Noord-Zuidverbinding Kempen, op de markt gebracht. De DBM-aankondiging vond plaats op 11 maart 2008. De kandidatuurstelling diende te gebeuren tegen 6 mei 2008 en op 6 juni 2008 werd het selectieverslag van de kandidatuurstelling goedgekeurd door de Raad van Bestuur van Via-Invest. In de tweede helft van 2008 zal het bestek op de markt gebracht worden en zullen de onderhandelingen met de kandidaat consortia opgestart worden. - De voorbereidingen voor het op de markt brengen van het derde Via-Invest project, R4-Zuid, worden ook in 2008 getroffen.
1.3.3	Gebiedsgerichte samenwerking Masterplan Antwerpen	- Het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’ - Zaventense START-programma herinrichting Burchtse Weel: twee tijdelijke werkdammen aangemaakt om slik- en schorrezones aan te legen. Start verhoging van de dijken tot signaahoogte. Gastunnel onder de Schelde opgevuld. Kattendijksluis: voorbereidende studies voor de heropening opgestart.
	VIA	onderzoeken of samenwerking met de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen oplossing biedt voor verlagen drempel inzake investeringskosten van kleine schepen inventaris van rustige ligplaatsen voor de binnenvaart opgemaakt
		Binnen VIA werd het Flanders Inland Shipping Network (FISN) verder gezet. Er werden initiatieven genomen om: - kleine schepen van CEMT-klasse < IV ten volle in te zetten in de transport- en logistieke keten

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		- met de binnenvaartsector een ecoconvenant af te sluiten; - de afhandeling van de binnenvaart in de havens te optimaliseren; - de opleiding van varend personeel te versterken.
	Stimuleren van overleg met de bedrijfswereld	Samenwerkingsovereenkomsten met VOKA, Unizo en de waterwegbeheerders met het oog op modal shift: infosessies, inschakeling van transportdeskundigen Uitwerken van oplossingsrichtingen inzake de problematiek van de afhandeling van ‘kleine’ containervolumes in de Antwerpse haven in opdracht van de waterwegbeheerders en het Gemeentelijk Havenbedrijf. “Duurzaam omgaan met logistiek” resulteert in de organisatie van ronde tafels en het voorstel om via convenanten met (bepaalde) sectoren en industrie of via steunmaatregelen een bijdrage te leveren aan het duurzaam omgaan met logistiek. Er wordt voorgesteld om een ecoconvenant voor de binnenvaartsector af te sluiten. Uitbreiding en verfijning van het GIS-instrumentarium van nv De Scheepvaart.
	GIS	De gegevens in de W&Z GIS databanken worden vervolledigd en aangevuld met nieuwe informatie.
		Opmaak van een zoekzone-atlas “watergebonden bedrijventerreinen” is aangevangen.
1.3.5	Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten	- In 2008 kwamen de ongevalgegevens van 2003 en 2004 van het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS) en door de provinciebesturen gelokaliseerd beschikbaar. Deze gegevens werden samengevoegd per hectometerpaal van de Vlaamse gewestwegen. Hierdoor zijn de prioriteitenlijsten van gevaarlijke punten bijgewerkt tot de periode 2002 – 2004. - De afdeling Wegenbouwkunde van het Agentschap Wegen en Verkeer stelt het jaarlijkse rapport op met de onderhoudstoestand van het Vlaamse gewestwegennet.
1.3.6.	Kennismanagement Agentschap Wegen en Verkeer	- De structuur van de bestaande overlegorganen is aangepast en afgestemd op de bestaande structuur van kennisbeheer - Als ook de intranet website van het AWV is omgebouwd volgens de structuur van “kennisbeheer”
	ISO certificatie Agentschap Wegen en Verkeer	- De afdelingen EMA en EMG van het Agentschap Wegen en Verkeer zijn in december 2007 gehcertificeerd voor een periode van 3 jaar. - In juni 2008 werden door de certificatie-instelling AIB Vinçotte International acht afdelingen van het Agentschap

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Algemene Databank van het Agentschap Wegen en Verkeer	Wegen en Verkeer gecertificeerd volgens de ISO 9001/2000 norm. - De opmeetcloegen van de territoriale afdelingen verzorgen de actualisatie van de zogenaamde 'zichtbare infrastructuur' langs de Vlaamse gewestwegen, waaronder fietspaden, snelheidsregimes, geluidschermen en vele andere..
2.1.1	Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem	- Uitvoering fase 1 - Aanvang fasen 2, 3 en 4
3.1.1.	Ecologisch bermbeheer	De bermbeheersplannen voor de N49 district Sint-Niklaas, de R2 in Oost-Vlaanderen, en de E40/A10 in Vlaams-Brabant zullen nog voor het einde van dit jaar worden afgewerkt. Dit betekent dat er eind 2008 een goedgekeurd bermbeheersplan bestaat voor ruim 4/5 van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde autosnelwegbermen.
	Biocidegebruik	50% van de wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer wordt biocidenvrij beheerd.
	Winterdienst	- De ontsluiting via het internet van het bestaande gladheidmeetsysteem werd verder geëvalueerd. Gegevens van oppervlakken van sites werden geactualiseerd alsook werd er een gebruikershandleiding via het intranet beschikbaar gesteld. - Alle nieuwe voertuigen voor de winterdienst worden voortaan met GPS en een systeem voor automatisch strooien uitgerust. Voor de aanvang van de winter 2008-2009 wordt ook de vloot van sneeuwpluogen verder uitgebreid met 22 stuks zodat bij sneeuwval het ruimen van de gewestwegen op een nog meer efficiënte wijze kan geschieden. - Bij de aanvang van de winter 2008 – 2009 zullen alle districten (28) werken met het nieuwe registratiesysteem voor de prestaties van de aannemers. Dit zorgt er tevens voor dat een uniforme wijze van werking en gladheidbestrijding wordt toegepast. Naast deze uniforme aanpak worden ook alle documenten geuniformiseerd namelijk het Huishoudelijk reglement en het Provinciaal Organisatieplan worden via een sjabloon op het intranet verspreid naar alle districten en afdelingen. Bij onverwachte wijzigingen in het weerbeeld is er een éénduidige communicatielijn op punt gezet via de permanentiedienst van EMA zodat duidelijke afspraken zorgen voor een continuïteit van aanpak bij opkomende gladheid.
	Ontsnippering	- Verdere integratie van ontsnippering in lopende infrastructuurprojecten door adviezen natuurtechniek in de ontwerpfase. - Ontsnipperingsstudie E40/A10 is afgewerkt. - Verder overleg voor realisatie ecoduct en bermbrug over E19/HSL. - Medewerking aan landschapsstudie in de omgeving van het ecoduct Wuustwezel, met als opdracht initiatieven voor te

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
		stellen om het maatschappelijke draagkracht te vergroten. - Samenwerking met Nederland voor gecoördineerde ontsnippering van de E34 in de grensstreek van Postel. - Technische studie voor haalbaarheid en raming ontsnippering R0 ter hoogte van het Zoniënwood.
	Geluid	- In eerste fase, voor de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar: procedure voor opstelling van de geluidsbelastingkaarten is gestart eind 2007. De geluidsbelastingkaarten worden verwacht tegen eind oktober 2008. - Aanbesteding in najaar 2008 voor de plaatsing van geluidsschermen op de A14/E17 in Lochristi (Beervelde) - A13 te Antwerpen: Plaatsen geluidsschermen langs Vaartweg – aanbesteding september
3.2.1	Integraal waterbeleid (IWB) en overlegstructuren	databank van alle infrastructuurwerken van de waterwegen verfijnd en vervolledigd Omzetting van de overstromingsrichtlijn naar Vlaamse regelgeving voorbereid
	Het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC)	Informatiesysteem HYDRA verder uitgebouwd. Bijkomende samenwerking aangegaan. Begonnen met ontdubbeling en beveiliging van HYDRA Pluifogafenmeetnet gemoderniseerd en gevalideerd. Hydrologisch meetnet verder uitgebreid.
3.2.3.	Opstellen van laagwaterscenario's	De uitgewerkte strategieën voor het watersysteem Albertkanaal en Kempense kanalen werden geïmplementeerd. Het MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluiscomplexen van het Albertkanaal werd afgerond en de uitwerking van het project voor de bouw van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluiscomplexen van Olen en Ham werd aangevat. De vernieuwing en uitbreiding van het peil- en debietmeetnet op het Albertkanaal en de Kempense kanalen is in uitvoering en zal in 2009 worden voltooid. Studie rond de effecten van klimaatverandering op laagwater en waterbeschikbaarheid is afgerond. Ook studies om de impact te begroten van klimaatwijzigingen op de waterbeschikbaarheid in Vlaanderen werden uitgevoerd.
	Numeriek modelinstrumentarium voor de opmaak en bijsturing van waterbeheersingsplannen	Numeriek model van de IJzer geactualiseerd en het model van de Maas uitgebreid tot Linne Scenarioberekeningen voor het project Seine-Schelde zijn uitgevoerd. De methodologie van het numeriek instrumentarium werd o.a. aangepast om de gevolgen van een overstroming ten gevolge van bresvorming waarbij hoge stroomsnelheden optreden, te begroten.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Beheer van de Gemeenschappelijke Maas	Het verbreden van de winterdijk te Negenoord (Dilsen-Stokkem) en de afgraving/verlaging van het winterbed te Molenveld (Stokkem) werden in 2008 beëindigd. Aanleg van vier grinddrempels als één van de remediërende maatregelen die de nadelige gevolgen van de uitvoering van het Nederlandse Grensmaasproject moeten ondervangen. Deze werken worden in het najaar 2008 uitgevoerd door Rijkswaterstaat Nederland. Het Project Levende Grensmaas is opgestart te Dilsen-Stokkem: door het verhogen van de afvoercapaciteit van de rivier zal het veiligheidsniveau van het voor de drinkwaterwinning van Limburg belangrijke mijnverzakkingsgebied te Maasmechelen en Dilsen-Stokkem worden verhoogd en wordt een uniek riviernatuurgebied gecreëerd. Aanleg van de kern en de basis van de nieuwe zomerdijk te Negenoord (Dilsen-Stokkem), verwijdering van gebouwen in het winterbed te Stokkem (Molenveld), en afgraving/versmalling van de zomerdijk van Negenoord-Oost (Stokkem). De werken voor de realisatie van de Boertienlocaties werden aanbesteed. De uitvoering ervan wordt gefinancierd door Nederland. De Scheepvaart sloot hiertoe met Rijkswaterstaat de nodige overeenkomsten af. In dit kader wordt nog dit jaar (2008) gestart met de uitvoering rivierkundige ingrepen zuidelijke sector (Lanaken en Maasmechelen)
	Opmaken van waterbeheersingsplannen en waterbeheersings- werken voor het Bovenschedde- en Leiebekken en voor het Ijzerbekken	Voortzetten van de vernieuwing van de stuwen aan de sluizen op de Bovenschedde. Indienstname Asper is eind 2008 Nieuwpoort bouw van twee noodpompen op het Nieuw Bedelf en op de Kreek van Nieuwendamme gerealiseerd. Studie uitgevoerd voor het dimensioneren van stuwen en het bepalen van noodscenario's bij falen van de sluizen langs de Dender.
	Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis	Methodologie rond bresgevoeligheid van Vlaamse dijken leidt tot toetsingssysteem dat vanaf 2008 kan toegepast worden. Onderzoek van GOG's en GGG's langs de Schelde werd uitgevoerd. Helikoptervluchten (ingeval van wateroverlast) werden uitgevoerd.
	Uitvoeren geactualiseerd Sigma plan	Bestaande Sigma plan: prioritaire dijkversterkingsprojecten en studies (13,25 miljoen euro). Geactualiseerd Sigma plan (21,5 miljoen euro) Gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) Kruike – Bazel – Rupelmonde: (10,75 miljoen euro).

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)	Voorspellingsmodellen werden verder geoptimaliseerd. De installatie en in dienststelling van het nieuw gemeenschappelijk getijmodel voor de kust en het getijgebied van de Schelde is in 2008 afgewerkt. Met het AGIV werden procedures uitgewerkt voor een snelle kartering van overstromingen aan de hand van helikopterbeelden. Ook de input- en outputgegevens voor de voorspellingsmodellen worden permanent verbeterd. n de randvoorwaarden zoals berekend door het gekoppelde model van Leie en Bovenschedde.
	Projecten met betrekking tot de recreatieve functie	Het overlegplatform Waterrecreatie, - sport en -toerisme functioneerde in al zijn geledingen : jaarlijkse algemene vergadering in Gent, periodieke vergaderingen van kernteam en subteams Kustjachthavens en Binnenvaartwegen. Op het kanaal Bocholt-Herentals werden een aantal steigers vernieuwd en werden de afmeervoorzieningen (bolders, haalpenen) in de sluizen aangepast voor de pleziervaart. Op het kanaal naar Beverlo werd in Kerkhoven een bijkomende aanlegsteiger voor passanten aangelegd. verlenging vlottende veersteigers in Schelle opgeleverd in juni 2008. rechteroever Rupel te Schelle nieuwe recreantensteiger gebouwd. vernieuwing beide veersteigers in Appels (Zeeschedde) bestek aanbesteed. voetgangersbrug gebouwd over de Binnen-Dijle in Mechelen nieuwe fietsersbrug in Heffen (Zenne) werkt missing-link in provinciale fietsroutenetwerk weg bouwen van een nieuwe steiger voor het veer tussen Rupelmonde en Wintam In afwachting van bouw van infrastructuur, tijdelijke regeling, waarbij veerboot vanaf het veer Schelle-Wintam naar Rupelmonde vaart. Wegens groeiende passagiersvaart nieuw ponton gebouwd en ingehuld aan Steenplein te Antwerpen Boven-Schelde en Spierekanaal: fietspadennetwerk vervolledigd. Passantensteiger gebouwd te Spiere. IJzer tussen Elzendamme en Roesbrugge: jaagpad hersteld. Zeekanaal Brussel-Schelde te Zemst: gedeelte van het jaagpad vernieuwd. Auwegemvaart te Mechelen: heraanleg van het jaagpad. Kanaal naar Charleroi in Lembeek: jaagpad op linkeroever heraangelegd tussen Malheydebrug en spoorwegbruggen.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Energie uit waterkracht	Het MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluiscomplexen van het Albertkanaal werd afgerond en het ontwerp van de pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluiscomplexen van Olen en Ham project werd aangevat. Kanaal Leuven-Dijle: alle vijf de sluisen nu operationeel. Kanaal van Charleroi naar Brussel: inbouw van waterkrachtcentrales brengt onaanvaardbaar risico op overstromingen met zich mee. Getracht in overleg met de exploitant om tot een beslissing te komen over de installatie Zeekanaal Brussel-Schelde: wegens chronisch watertekort besloten om geen waterkrachtcentrales te voorzien. Mogelijkheid van energiewinning ter hoogte van de inwateringsstructuren GOG-GGG-gebieden worden nagegaan.
	Vismigratie	Stuw Oudenaarde: verder onderzoek m.b.t. functioneren visnevengeul Nieuwe stuw Asper: visnevengeul in aanleg. sluis te Merelbeke: diverse uitvoeringsalternatieven bekeken stuw te Mechelen: via gewijzigd beheer is vismigratie mogelijk . nieuw type uitwateringsklep voor middelgrote uitwateringssluizen op tijrivieren ontworpen.
	Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen	Voor het onkruidvrijhouden van jaagpaden is een goede techniek voorhanden Op de sluisplateau's werden verschillende technieken getest met wisselend resultaat Invasieve exoten werden zo milieuvriendelijk mogelijk verwijderd. Het onderhoud van de bermen van het Albertkanaal en de Kempische kanalen gebeurt zonder toepassing van bestrijdingsmiddelen.
	Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB)	Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werden 45 fauna-uitstapplaatsen gerealiseerd en is de aanleg van twaalf uitstapplaatsen in Brecht en Schoten voorzien. Natuurvriendelijke herstel van de afgekalpte oevers van de Leie binnen het project Rivierherstel Leie tussen Ooigem en Deinze W&Z en INBO ondertekende een vernieuwd samenwerkingsakkoord Rapportage en terugkoppeling stuurgroep over resultaten verschillende types NTMB-oevers langs de Moervaart (veldseizoenen 2006-2007) Voor natuurvriendelijke dijkbegroeiing werd het inzaaien van dijken afgestemd op een ecologisch optimaal zaadmengsel. Schapen begrazen de dijken op tal van plaatsen Gesprekken tussen W&Z en ANB omtrent plaatsen vleermuiskasten onder twee bruggen langs Dender. Binnen het Sigmaphan wordt 'Natuurtechnische Milieubouw' bij elke concreet project meegenomen Zeekanaal Brussel-Schelde te Humbeek: 3de fase aanleg van milieuvriendelijke oeverversterkingen uitgevoerd. Monitoringstudie impact milieuvriendelijke oevers loopt

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2008
	Visuele netheid	Permanente uitvoering van bermbeheersplannen, opruiming van sluisstorten, regelmatige verwijdering drijvend vuil en zwerfvuil. Aandacht besteed aan verfraaiingswerken, het opruimen van brugdekken, jaagpaden en kunstwerken, het verwijderen van graffiti en het herschilderen van diverse kunstwerken
	Herinrichting van de waterweg waar mogelijk met oog voor cultuurhistorische waarde en de inpassing in het landschap	Nieuwe brug te Vroenhoven wordt geïntegreerd in de omgeving Seine-Schelde West: ontwikkeling van gebiedsvisie voor de ruime omgeving van het project Openleggen van de Reep in Gent: bouw nieuwe voetgangersbrug Graf van Emile Verhaeren in Sint-Amands: restauratie en heraanleg omgeving Vernieuwing waterkering Demer te Aarschot: aanbesteding. Te Willebroek tussen het kanaal en een logistieke KMO-zone: aanleg boardwalk en groenbuffer Project Vilvoorde Watersite: heraanleg oude Zennebedding deels als waterpartij en deels als zone met parkkarakter.

Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWV
AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
AID	Automatische incident detectie
AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	Best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIC	Bank Identifier Code
CBP	Centraal boeking platform
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPW	CoördinatiePunt Wegenwerken
CVIS	Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems
DBFM	Design Build Finance Maintain
DIWB	Decreet Integraal Waterbeleid
ENA	Economisch netwerk Albertkanaal
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
FlaRIS	Flanders River Information Services
Flexsys	Flexibel Verkeersbeheersysteem
GGG	gecontroleerd gereduceerd getijdegebied
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GIPOD	Generiek Informatie Platform voor werken op het Openbaar Domein
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOG	Gecontroleerde overstromingsgebieden
GPRS	General Packet Radio Service
GRB	Grootschalig Referentie Bestand
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
GWS	Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum
IBAN	International Bank Account Number
IBIS	Informatiesysteem BInnenScheepvaart,
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMKL	InformatieModel Kabels en Leidingen
INBO	Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek

IRCEL	Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
IWB	Integraal Waterbeleid
KBR	Kruibeke-Bazel-Rupelmonde
KLIP	Kabel en Leidingen InformatiePortaal
KMO	Kleine en Middelgrote Ondernemingen
KRLW	Kaderrichtlijn Water
LED	Light Emitting Diode
LEM	LuchthavenExploitatiemaatschappij
LNE	Leefmilieu Natuur en Energie
LOM	LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij
LZV	Langere Zwaardere Vrachtwagen
MER	Milieu-effectrapportage
MET	Ministère wallon de l'équipement et des transports
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
OBA	Objectieve Behoeft Analyse
PBV	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
PIM	Partnerprogramma Infrastructuur Management
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PPS	Publiek Private Samenwerking
RENAISSANCE	REal-time <i>motorway</i> Network trAffic State SurveillANCE tool
RIS	River Information Services
RSS	rijstrooksignalisatie
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
ROG	Recent overstroomde gebieden
RWO	Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search And Rescue
SPV	Speciale Projectvennootschap
SSS	Shortsea shipping
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
SUP	Sectoraal UitvoeringsPlan
TEN-T	Trans-Europese Netwerken voor Transport
TEU	Twenty feet equivalent unit
UA	Universiteit Antwerpen

UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VEA	Vereniging der Expeditie van Antwerpen
VIA	Vlaanderen In Actie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VNF	Voies Navigables de France
VOKA	Vlaams netwerk van Ondernemingen
WIM	Weigh in motion
WVI	West-Vlaamse Intercommunale
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV
WISKI	Water Resources Management System KISTERS
WL	Waterbouwkundig Laboratorium