

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



Zitting 2007-2008

6 november 2007

**BELEIDSBRIEF**

**Openbare Werken**

**Beleidsprioriteiten 2007-2008**

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

## INHOUD

	Blz.
Inleiding.....	3
1. Openbare werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem.....	4
1.1. Investeren in wegen.....	4
1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet.....	4
1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen.....	7
1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur.....	8
1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten.....	9
1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer.....	13
1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding.....	14
1.2. Investeren in waterwegen.....	14
1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwaterwegennet.....	15
1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen.....	16
1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur.....	17
1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg.....	19
1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven.....	21
1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken.....	21
1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten.....	24
1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg.....	27
1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken.....	29
1.3.5. Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten.....	31
1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement.....	31
1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur.....	36
1.3.8. Monitoren van de verkeersveiligheid.....	36
2. Openbare werken: luchthavens, investeren in economische poorten en knooppunten.....	37
2.1. Luchthavens.....	37
2.1.1. Projecten.....	37
3. Openbare werken: de multifunctionele benadering.....	44
3.1. De weg multifunctioneel benaderd.....	44
3.1.1. Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren.....	44
3.2. De waterweg multifunctioneel benaderd.....	47
3.2.1. Strategische doelstellingen.....	47
3.2.2. Operationele doelstelling.....	49
3.2.3. Projecten.....	49
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.....	58
Bijlage 2: Moties en resoluties.....	62
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten.....	64
Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.....	65
Bijlage 5: Aanvullend overzicht van realisaties 2007.....	68
Lijst met gebruikte afkortingen.....	83

## 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 2007 en de vooruitzichten voor 2008.
- 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 2007 en vooruitzichten voor 2008**

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

### **1.1. Investeren in wegen**

#### **1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegenet**

##### *Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten*

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn 25 missing links opgesomd. Tijdens de vorige legislatuur is een eerste missing link weggewerkt. Deze legislatuur werd reeds een tweede weggewerkt, namelijk het verbeteren van de aansluitingen op de A10 (Brussel – Oostende) te Jabbeke. Er wordt momenteel aan 12 (ondervermelde) projecten gewerkt, met het doel nog 7 bijkomende van deze missing links aangepakt te hebben tijdens deze legislatuur.

##### Realisaties 2007

In bijlage 5 kan u een overzicht vinden van de acties die met het oog op de realisatie van deze missing links in 2007 werden uitgevoerd:

Eveneens in bijlage 5 kan u een overzicht vinden van de missing links waarvoor in de loop van 2007 studies werden opgestart of uitgevoerd:

##### Te realiseren 2008

Voor de missing links zijn in 2008 volgende stappen gepland:

- Opstart onderhandelingsprocedure met kandidaat consortia voor de publiek-private samenwerking (PPS) constructies
  - Medio 2008: N19 – Noord Zuidverbinding Kempen
  - Medio 2008: R4 – Aanleg van de R4 Zuid
  - Eind 2008: N60 – Omleiding te Ronse
  - Ten gevolge van de benodigde studietijd kan de opstart van de onderhandelingsprocedure voor de aanleg van de AX en de N74 (Noord-Zuidverbinding Limburg) niet meer voor eind 2008 voorzien worden. De studies voor deze beide missing links worden echter verder afgewerkt.
- Aanbesteding van de N49 Westkapelle - Zelzate het toegangscomplex ter hoogte van de Kruisstraat te Moerbeke
- Voor de verkeerswisselaar te Lummen wordt eind 2007 een volgende fase van uitvoering aanbesteed die vervolgens in 2008 in uitvoering zal gaan.
- Voor de N8 Ieper Veurne zal de studie van de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne verder uitgewerkt worden en zal de aanbesteding van de eerste fase plaats vinden
- Verderzetting van de opmetingen van de doorrijhoogte van de bruggen boven de gewestwegen door de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (sectie topografie) in opdracht van de afdeling Verkeerskunde.

## *Verkeerscentrum*

### Realisaties 2007

In 2007 werd de eerste busbaan langs de E313 uitgerust met dynamische verkeersborden.

### Te realiseren 2008

Het Verkeerscentrum en de Permanente Wachtdienst, incl. de Tunnelbewaking, van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen zullen, in overleg met de collega bevoegd voor Mobiliteit, degelijk worden gehuisvest. Mede in dit kader zal verder worden onderzocht in hoeverre er een samenwerking mogelijk is met andere openbare actoren wat betreft de organisatie van het verkeersbeheer in de regio Antwerpen. Hierbij zullen tevens de opportuniteiten rond een verdere samenwerking tussen Verkeerscentrum met onder meer De Lijn en NMBS worden afgetoetst.

In 2008 zal gestart worden met de realisatie van de monitoring- en sturingssystemen van de eerste fase van de knoop Gent. Dit zijn de projecten met prioriteit 1 volgens de projectnota “Verkeerscentrum Gent: Dynamisch Verkeersbeheer Omkadering & krachtlijnen Verkeersbeheer centrum Grootstedelijke Regio Gent”.

Ook in 2008 wordt gestart met dynamische verkeersborden voor busbanen langs de autosnelweg E19-Noord. 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.

## *Optimaal benutten van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer*

### Realisaties 2007.

Met het oog op ongevalpreventie en het verhogen van de capaciteit van de hoofdtransportnetten wordt blijvend geïnvesteerd in de uitbouw van moderne telematica. De agglomeratie Antwerpen werd grotendeels uitgerust met verkeerstelematica, welke wordt aangestuurd vanuit het Verkeerscentrum Antwerpen.

Het Verkeerscentrum beschikt over een website ([www.verkeerscentrum.be](http://www.verkeerscentrum.be)) waarop onder andere verkeersboodschappen en de actuele verkeerstoestand op het hoofdwegennet on-line wordt weergegeven. 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.

### Te realiseren 2008

In het kader van een globale aanpak van de mobiliteitsproblemen en in het kader van een nieuwe huisvesting voor het Verkeerscentrum zullen met de Stad Antwerpen, de Lokale Politie Antwerpen en Federale Politie verdere contacten worden gelegd om te komen tot een integraal verkeersbeheer op het hoofdwegennet in het stedelijk gebied Antwerpen.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie werd gestart met de uitbouw van het Verkeerscentrum te Gent. 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. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringssystemen (camerabewaking, tellussen, ...) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie).

Het investeren in verkeerstelematica ten behoeve van het dynamisch verkeersbeheer zal komend begrotingsjaar worden voortgezet. De telematica-installaties omvatten onder meer:

- telsystemen en camerabewaking met automatische incidentdetectie voor het snel opmerken, juist lokaliseren en inschatten van de ernst van de incidenten.
- rijstrooksignalisatie (RSS) voor het beveiligen van files en het opleggen van snelheidsbeperkingen ter bevordering van de doorstroming.
- variabele tekstuele borden voor het informeren van de weggebruiker en het aanbevelen van omleidingstrajecten bij verstoringen van de wegcapaciteit.

Deze installaties bewijzen niet enkel hun dienst bij het optimaal benutten van de huidige wegcapaciteit doch spelen tevens een belangrijke rol bij het faciliteren van verkeersmaatregelen bij capaciteitsbeperkende incidenten en wegenwerken.

Bij de verdere uitbouw van de verkeerstelematica zal eerstvolgend de focus liggen op de regio Gent en het installeren van systemen langs de E17 (Antwerpen-Gent) en de E40 (Brussel-Gent).

Voor de regio om Brussel zal een plan van aanpak worden uitgewerkt om, al dan niet parallel met de inspanningen van de andere gewesten, ook hier de aangewezen verkeerstelematica ten volle te ontplooiën. De eerste fase van dit plan van aanpak zal de investeringen omvatten die noodzakelijk zijn om de in 2008-2009 te starten herinrichtingwerkzaamheden van de ring rond Brussel mee in goede banen te leiden (onderdeel Minder Hinder). De in deze fase geïnstalleerde telematicasystemen zullen ook na deze werkzaamheden ingezet worden voor het integrale beheer van de verkeersstromen op de ring rond Brussel.

De bevindingen afkomstig uit de verkeersinfo-enquête zullen mee worden genomen bij de verdere verbetering van de verkeersinformatieverstrekking door het Verkeerscentrum. Zo zal o.a. de lay-out van de website worden geoptimaliseerd om bijvoorbeeld de Spitsmail nog duidelijker onder de aandacht te brengen. De leesbaarheid van de kleurenkaarten voor kleurenblinden zal worden verbeterd.

Om het verkeer te geleiden over de ringwegen rond Antwerpen en Brussel werd eerder een semantiek ontwikkeld gebruik makend van respectievelijk de aanduiding “rijrichting 1/2” en anderzijds de benoeming “binnenring – buitenring”. Een nieuw signalisatieconcept zal worden opgemaakt zodat de verkeersignalering van de omleidingroutes op de ringwegen uniform worden. In dit kader zal tevens een ruime bevraging plaatsvinden bij het middenveld.

Om de beschikbare capaciteit beter te benutten heb ik de intentie om, in overleg met de federale minister bevoegd voor Mobiliteit en in uitvoering van de resolutie van het Vlaams parlement, een proefproject voor Lange en Zware Vrachtwagens (LZV's) in te voeren.

### ***Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten***

#### Algemeen

Het capaciteitsverlies ten gevolge van ongevallen en andere incidenten (bvb. verloren ladingen) zorgt vooral op autosnelwegen voor tijdsverlies en economische schade. Daarom zal bij dergelijke incidenten een algemeen organisatieplan worden 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.

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

### Te realiseren 2008

In 2008 wordt bovenvermeld pilootproject met betrekking tot de “calamiteitenroute” in Oost-Vlaanderen gefinaliseerd. Voor de vier andere provincies zal het leveren en plaatsen van de benodigde signalisatie aanbesteed worden.

Met betrekking tot FAST zal in 2008 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.

Het Agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum en de federale politiediensten zullen de haalbaarheid van een proefproject onderzoeken waarin specifieke organisatiemethodes en de inzet van aangepast materieel getest kan worden.

## **1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen**

### *Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten*

#### Realisaties 2007

Het Verkeerscentrum onderzoekt, ondermeer op haar testsite te Ranst, continu de mogelijkheden om de huidige meet- en detectieapparatuur op het hoofdwegennet intensiever te benutten bij het dynamisch verkeersbeheer.

Het Verkeerscentrum zette een project op rond het digitaliseren van beelden afkomstig van bewakingscamera's opgesteld langsheen het Vlaamse hoofdwegennet.

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. In de loop van het voorbije jaar werden 57 nieuwe installaties met verkeerslichten geplaatst. Deze werden uitgerust met seinvuren met LED's (Light Emitting Diode). Hierdoor wordt het vermogen per seinvuur van 100 of 60 Watt herleid naar 7 Watt. Voor de verhoging van de veiligheid worden de verkeersregelaars en de bijbehorende installaties voortaan uitgevoerd met laagspanningstechniek (42 Volt). Deze nieuwe seinvuren met LED's hebben een drie- tot vijfmaal hogere lichtopbrengst. Bovendien behouden zij het contrast. Zelfs bij rechtstreekse zonne-inval op de seinlantaarns blijft het ontstoken seinvuur zeer helder zichtbaar, terwijl de niet ontstoken seinvuren zelfs geen schijn van lichtweerkaatsing geven. Dat brengt het totaal aan LED installaties vandaag op 195 installaties. Voor de sturing van de verkeersstromen wordt ook aangepaste radar- en videodetectie aangewend.

In de toekomst zal door het gebruik van dynamische wegmarkeringen het aantal rijstroken aangepast kunnen worden aan de verkeersvraag. Er zal tevens een onderzoek gedaan worden naar de technische en economische aspecten van dynamische wegmarkering. Tegelijkertijd zullen projecten in het buitenland (o.a. Nederland) geëvalueerd worden.

#### Te realiseren 2008

Voor de volgende jaren worden de inspanningen van nieuwe verkeerslichten uitgerust met seinvuren of lampengeheel met LED's verder gezet. Er wordt tevens onderzocht om de bestaande seinlantaarns versneld te vervangen door LED's.

Het uitbouwen van een modern meetnet voor het optekenen van verkeersdata langsheen de autosnelwegen zal worden verdergezet.

Het opstellen en up-to-date maken van een Verkeersstematicaplan voor de verdere uitbouw van de Dynamisch Verkeersbeheer-toepassingen in Vlaanderen zal worden afgewerkt.

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

De informatieverstrekking door het Verkeerscentrum zal stelselmatig verder worden uitgebouwd. Nieuwe dienstverlening onder de vorm van reistijdinformatie via de website van het Verkeerscentrum en via de variabele signalisatieborden zal worden uitgewerkt. Verkeersinformatie afkomstig van naburige regio's zal worden geïntegreerd. Een bredere toegankelijkheid voor mobiele systemen wordt gerealiseerd. De gepersonaliseerde e-maildienst "Spitsmail" wordt verfijnd. Tevens zal de website van het Verkeerscentrum worden uitgebreid met algemene verkeersindicatoren, onder meer over de al dan niet te verwachten doorstroming op het hoofdwegennet.

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 het instellen van maatregelen 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.

### **1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur**

#### *Structureel onderhoud wegennet*

Naast bovenvermelde investeringen in capaciteitsverhogende maatregelen vormen ook investeringen in een planmatig onderhoud een belangrijk onderdeel van een rationeel investeringsbeleid. Jaarlijks wordt door de afdeling Wegenbouwkunde het rapport "Toestand van het wegennet" opgesteld. Daarvoor wordt jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet opgemeten en alternerend wordt het primaire wegennet en het secundaire wegennet opgemeten.

#### Realisaties 2007.

Uit het rapport 2007 blijkt dat de onderhoudsbehoefte op het vlak van structureel onderhoud van het wegennet opnieuw licht toeneemt. Nochtans bedroeg het in 2007 voorziene bedrag voor structureel onderhoud van het Vlaamse gewestwegennet 97,7 miljoen euro (363 F VIF 14.08) voor het gewone onderhoud en 43,3 miljoen Euro (363 F VIF 14.09) voor het onderhoud van elektromechanische installaties.

Bij de begrotingscontrole 2006, en ook in de begroting 2007, werd het investeringsbudget van het Agentschap Wegen en Verkeer verhoogd om zo opnieuw op het niveau van 2002 te komen.

#### Te realiseren 2008

Ten gevolge van de budgetherzieningen in 2006 en 2007 wordt in 2008 het budget voor structureel onderhoud verder verhoogd. Deze verhoging is absoluut noodzakelijk om het achterstalling structureel onderhoud niet verder te laten oplopen. Dit budget voor structureel onderhoud zal voornamelijk worden besteed aan wegvakken waarvan de opgemeten veiligheidsparameters (stroefheid en spoorvorming) aangeven dat het structureel onderhoud noodzakelijk is. Het gebudgetteerd bedrag voor structureel onderhoud in 2008 is 80 miljoen euro. Het indicatief investeringsprogramma 2008 zal bij de begrotingsbesprekingen aan de bevoegde parlementaire commissie worden overgemaakt.

#### *Kwaliteitslogo met sterren voor nevenbedrijven*

#### Realisaties 2007

Het aantal met een kwaliteitsmerk bekroonde parkings is in 2007 gelijk gebleven t.o.v. 2006, maar globaal hebben ze meer kwaliteitssterren behaald.



De dienstzone Ruisbroek (Brusselse ring), die op het einde van haar concessietermijn was, is in augustus 2007 opnieuw toegewezen. Ze zal integraal vernieuwd worden.

#### Te realiseren 2008

Bij de concessiehouders is duidelijk de wil aanwezig om de kwaliteit van de parkings te verhogen. De gebruiker van zijn kant waardeert kwaliteitsvolle autosnelwegparkings. Daarom zal het kwaliteitsmerk met de sterren ook in 2008 weer uitgereikt worden. In 2008 wordt de dienstzone in Heverlee (E40) grondig vernieuwd. De concessie van de dienstzone in Wetteren (E40) verloopt in 2009. Ook zij zal opnieuw toegewezen worden. Telkens wordt daarbij de gunningsprocedure van concessies voor openbare werken toegepast.

In de loop van 2008 komt de vernieuwde parking in Kruibeke (E17) in dienst.

Bovendien start een proefproject met autonome sanitaire installaties op de parking van Peutie (E19). Op basis van de resultaten van dit proefproject zullen in de toekomst ook andere parkings uitgerust worden met sanitaire installaties.

### **1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten**

#### *Aanpak gevaarlijke punten*

#### Realisaties 2007

Het verhogen van de verkeersveiligheid is een belangrijke uitdaging die opgenomen werd in het regeerakkoord. In het kader van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' zullen in 2007 in totaal 124 projecten aanbesteed zijn, wat het totaal aan projecten die reeds aanbesteed zijn eind 2007 op 452 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 en 2007.

In totaal zullen zodoende in 2007 voor ongeveer 108 miljoen euro aan investeringen aanbesteed en vastgelegd worden.

Provincie	Planning aantal aanbestedingen in 2007			Planning aanbesteding bedragen in 2007 in euro		
	1 <sup>e</sup> helft	2 <sup>e</sup> helft	Totaal	1 <sup>e</sup> helft	2 <sup>e</sup> helft	Totaal
<b>Antwerpen</b>	10	10	20	10.113.471	18.156.997	28.270.468
<b>Limburg</b>	17	7	24	7.758.588	15.983.515	23.742.103
<b>Oost-Vlaanderen</b>	3	19	22	2.512.805	16.507.235	19.020.040
<b>Vlaams-Brabant</b>	9	17	26	6.580.167	11.433.025	18.013.192
<b>West - Vlaanderen</b>	8	24	32	6.604.047	12.185.571	18.789.618
<b>Totaal</b>	47	77	124	33.569.078	74.266.343	107.835.421

### Te realiseren 2008

In 2008 zal dit project worden verder gezet. Medio februari 2008 zal voor elk van de 800 gevaarlijke punten die in dit project werden opgenomen een voorontwerp uitgewerkt zijn. Momenteel zijn er een 125-tal punten gepland om aanbesteed te worden volgend jaar. Op regeeringsniveau zijn in uitvoering van het regeerakkoord afspraken gemaakt om ook in 2008 bij de begrotingscontrole een schijf van 100 miljoen euro toe te kennen op het FFEU.

### ***Herinrichting doortochten***

Een aantal herinrichtingen van doortochten werden in het kader van het streven naar een grotere verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in het investeringsprogramma opgenomen. Tevens valt op te merken dat ten gevolge een Europese Richtlijn tegen 2012 de rioleringsstelsels gescheiden moeten zijn. Dientengevolge wordt de keuze van de gemeenten om mee te werken aan de heraanleg van een doortocht momenteel in een belangrijk aantal gevallen mede hierdoor gemotiveerd.

### Realisaties 2007

Concreet zijn in 2007 voor 16 doortochten aanbestedingen voorzien voor een totaal investeringsbedrag van 20,5 miljoen euro.

### Te realiseren 2008

Voor 2008 was een eerste selectie van 25 doortochten opgenomen in het indicatieve driejarenprogramma 2007 - 2009. In het definitieve jaarprogramma 2008 zal minstens hetzelfde aantal doortochten van 2007 opgenomen worden.

### ***Leesbare en consequente inrichting van gewestwegen***

### Realisaties 2007

In 2007 werd gestart met de volledige inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen.

### Te realiseren 2008

De inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen zal in 2008 worden verder gezet. Deze inventarisatie zal uitgevoerd worden gedurende 2 jaar, waarna het Agentschap Wegen en Verkeer zal beschikken over een volledige GIS gerelateerde databank van de signalisatie. Om de aldus verkregen informatie optimaal te kunnen aanwenden in haar dagelijkse operationele en beleidstaken zal de ondersteunende toepassing 'Ontwerp en Beheer Verkeerssignalisatie' centraal worden beheerd. Dit garandeert een betere ontsluiting van de data en is een eerste stap naar een eventuele integratie met de Algemene Databank Agentschap Wegen en Verkeer (ADA) en de algemene snelheidsdatabank. Deze operatie zal afgerond 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.

### ***Verkeershandhavingssystemen***

### Realisaties 2007

.Zie bijlage 5.

### Te realiseren 2008

In 2008 zullen er in het kader van het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’, in overleg met de minister van Mobiliteit, nog eens 45 kruispunten worden uitgerust met roodlichtcamera’s. Er zijn ook nog 50 kruispunten waarvoor reeds een protocol werd ondertekend. Deze dienen uitgerust te worden met onbemande camera’s.

Op dit ogenblik zijn 10 flitspalen 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. Het betreft de 4 flitspalen t.h.v. de Kennedytunnel en de 6 flitspalen t.h.v. het viaduct van Gentbrugge.

De digitale technologie laat ook toe onbemande snelheidscamera’s te plaatsen op gevoelige en specifiek gevaarlijke punten op het autosnelwegennet. Er werd door de federale politie een voorstel van 96 locaties opgesteld. Voor de plaatsing van deze digitale camera’s zal een prioriteringsmethodiek worden uitgewerkt, waarna een plaatsingsprogramma zal worden voorgesteld op basis van deze criteria. Dit beleidsaspect wordt uitgevoerd samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit .

Tot slot zal ook een proefproject trajecthandhaving worden uitgewerkt in samenwerking met de collega bevoegd voor Mobiliteit.

## *Snelheidsbeheer*

### Realisaties 2007

N.a.v. een ernstig ongeval in de Kennedytunnel op 3 oktober 2006, werd beslist om een aantal maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid in deze tunnel te nemen. De meest in het oog springende maatregel was de invoering van een snelheidsplafond (max. 70 km/u) in en om de Kennedytunnel op weekdagen van 6 u. 30 tot 20 u.

Vanuit het Verkeerscentrum wordt deze maatregel ondersteund door het inschakelen van variabele signalisatieborden.

Op het viaduct te Gentbrugge werd een snelheidsbeperking van 90 km/u ingevoerd ter beperking van de geluidsoverlast. Ondermeer voor het beter accentueren van de snelheidsbeperking werden de nodige kredieten voorzien voor het opstellen van rijstrooksignalisatie ter hoogte van het viaduct.

### Te realiseren 2008

Het Verkeerscentrum zet haar onderzoek naar de real-time inzet van automatische meetgegevens voor de aansturing van het rijstrooksignalisatie systeem voort teneinde de performantie van dit systeem verder te verhogen. Opzet is de beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en blokrijden om de doorstroming van het verkeer te bevorderen. Het Verkeerscentrum voorziet in een eerste operationele koppeling tussen de meetgegevens snelheid en bezettingsgraad afkomstig van de camera’s met automatische incidentdetectie en de aansturing van de rijstrooksignalisatie.

## *Weggebruikers sensibiliseren*

Op jaarbasis worden er twaalf mobiliteitscampagnes georganiseerd. Zes daarvan zijn voor rekening van de Vlaamse overheid, voor de andere zes staat het Belgisch Instituut Voor Verkeersveiligheid (BIVV) in. Eenmaal per jaar voert het BIVV samen met de gewesten een gemeenschappelijke campagne. Deze valt altijd in een campagneperiode van het BIVV.

Voor de zes mobiliteitscampagnes van de Vlaamse overheid, schrijft het Agentschap Wegen en Verkeer jaarlijks één opdracht uit. Deze opdracht omvat zes campagnes, bestaande uit een affichecampagne op de borden langs het Vlaamse wegennet en een ondersteunende campagne via een origineel tweede medium. Dit tweede medium kan een website zijn, maar het kan ook gaan om projecties op gebouwen, de verdeling van postkaarten, placemats, tv-spotjes en dergelijke meer.

Daarnaast verdeelt het Agentschap Wegen en Verkeer ook het magazine 'Uitweg'. Het blad werkt rond mobiliteit en verkeer en wordt gedrukt op circa. 115.000 exemplaren. Het blad is gekoppeld aan de website [www.uitweg.be](http://www.uitweg.be). Het blad belicht mobiliteit en verkeer vanuit verschillende invalshoeken. Het is de bedoeling mensen te informeren over mobiliteit en hen te doen nadenken over hun eigen gedrag in het verkeer. Op die manier wil het blad zorgen voor een mentaliteitsverandering bij de weggebruiker. De eerder vermelde mobiliteitscampagnes van het Agentschap Wegen en Verkeer worden in het magazine Uitweg besproken.

#### Realisaties 2007

In 2007 organiseerde het Agentschap Wegen en Verkeer een campagne rond 'veilig inhalen', 'verantwoord rijgedrag bij wegenwerken', 'woon-werkverkeer' en 'milieuvriendelijk rijden'. Er is ook nog een campagne gepland rond 'carpoolen'. Het thema van de zesde campagne is 'afstand houden'.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal het Agentschap Wegen en Verkeer, net zoals in voorgaande jaren, zes mobiliteitscampagnes organiseren. Ook het magazine Uitweg zal verder verspreid worden. Dit gebeurt in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit.

### ***Overnemen van het beheer van het wegennet van andere beheerders***

#### Realisaties 2007

In het kader van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' werd in 2006 - in samenspraak met de Inspectie van Financiën - een akkoord bereikt met de provincies rond de overname van een aantal kruispunten. Dit betekent dat de gevaarlijke punten op provinciewegen die opgenomen zijn in de goedgekeurde jaarprogramma's van het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' kunnen en zullen aangepakt worden. In afwachting van de globale overdracht van het volledige provinciale wegennet zoals voorzien in regeerakkoord, zal het verdere beheer van deze kruispunten voorlopig nog door de provincies gebeuren.

#### Te realiseren 2008

Het regeerakkoord bepaalt dat we in uitvoering van het bestuursakkoord met de lokale overheden de provinciewegen zullen overnemen. In een eerste fase zullen de secundaire wegen. In totaal zijn er 608 kilometer provinciewegen in Vlaanderen waarvan er 378 kilometer over te nemen door het Agentschap Wegen en Verkeer. De provincie Limburg heeft geen provinciewegen.

De provincie Anwerpen heeft 103 kilometer provinciewegen waarvan het Agentschap Wegen en Verkeer er 60 zou overnemen. Voor de provincie Oost-Vlaanderen zou het Agentschap 71 van de 194 kilometer overnemen, voor de provincie Vlaams-Brabant 111 van de 129 kilometer en voor de provincie West-Vlaanderen 136 van de 182 kilometer. Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer wordt een werkgroep opgericht, die de modaliteiten voor en de fasering van de overdracht zal voorbereiden, teneinde in 2008 een eerste fase van de overdracht te kunnen realiseren.

Bij overname van de provinciewegen komt het benodigde budget op lange termijn neer op een geraamd recurrent bedrag van 32 miljoen euro voor de onderhoudswerken, investeringswerken, personeelskredieten en werkingsmiddelen. De geleidelijke overname wordt opgestart vanaf 2008. De Vlaamse Regering heeft in haar begroting voor 2008 10 miljoen euro voorzien. Dit wordt in 2009 opgetrokken naar een recurrent bedrag van 20 miljoen euro..

## 1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer

### *Realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken*

#### Algemeen

De ruggengraat voor goed uitgebouwde fietsroutenetwerken in het Vlaamse Gewest is het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk dat in samenwerking met de provincies werd uitgetekend. De realisatie van het netwerk verloopt via het mobiliteitsconvenant en op basis van een objectieve behoefteanalyse waarin de prioriteitsbepaling voor concrete investeringsprojecten worden vastgelegd.

#### Realisaties 2007

Via het instrument van de mobiliteitsconvenant kunnen gemeenten die investeren in fietsinfrastructuur extra middelen krijgen.

Het budget van het Fietsfonds op begrotingsartikel van het VIF (Vlaams Investerings Fonds) 63.01 bedraagt in 2007, zoals in 2006, 10 miljoen euro. Tevens vallen in de nieuwe versie van het convenantenbeleid de onteigeningen niet meer onder de module 13, maar zullen deze rechtstreeks door het Vlaamse Gewest aangekocht worden. De nodige middelen hiervoor worden van het artikel 63.01 overgedragen naar het investeringsartikel 73.11.

In 2007 is er voor bijna 3 miljoen euro eigen middelen geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe fietspaden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer stelde criteria vast om de structurele staat van fietspaden te beoordelen. Deze zijn samen met een handleiding verspreid naar de vijf territoriale afdelingen. Na een korte proefperiode vinden momenteel de metingen van al de fietspaden, die onder beheer van het Vlaamse Gewest vallen, plaats. Deze eerste metingen zullen eind 2007 afgerond zijn. Na verslaggeving zullen de data geanalyseerd worden en zal worden bepaald met welk interval deze metingen dienen herhaald te worden.

In 2007 wordt een budget van 700.000 euro besteed aan het onderhoud van de jaagpaden langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen. Het is immers noodzakelijk om de jaagpaden langs waterwegen, die vaak een wezenlijk en attractief onderdeel vormen van fietsroutenetwerken, goed te onderhouden.

#### Te realiseren 2008

In 2008 worden deze inspanningen verder gezet. Zo wordt er in samenwerking met de minister bevoegd voor mobiliteit opnieuw een subsidiebedrag van 60 miljoen Euro voorzien voor onder meer de subsidiëring van de aanleg van fietspaden en voor projecten uit het Fietsfonds.

In 2008 zullen in het investeringsprogramma voor het onderhoud van de jaagpaden langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen de noodzakelijke kredieten worden voorzien.

### *Aanpak schoolomgevingen*

Alle schoolomgevingen waarin gewestwegen betrokken zijn, 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 twee jaar werden – waar

nodig – deze permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische, uitgevoerd met LED-technologie en gestuurd en bewaakt vanop afstand. Zo zijn er in het totaal 259 dynamische zones 30 langs de gewestwegen, voorzien.

#### Realisaties 2007

Ook in 2007 ging de nodige aandacht naar de schoolomgeving.

Medio 2007 waren 234 van deze 259 dynamische zones in dienst. Bij de overige 25 schoolomgevingen is er voorlopig nog een permanente zone 30.

#### Te realiseren 2008

Dit beleid zal ook in 2008 verder gezet worden. Ook zal verder aan het “Vademecum Schoolomgevingen” gewerkt worden.

### **1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding**

#### Realisaties 2007

De samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit in 2005 opgerichte Taskforce “Doorstroming” heeft voor 2007 een investeringsprogramma opgesteld. Dit programma voor 2007 van 26.279.000 euro is momenteel in volle uitvoering. 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.

Zie ook bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal er opnieuw een apart budget voor doorstromingsmaatregelen worden voorzien. Een nieuw investeringsprogramma voor 20.229.000 euro, initieel bij begrotingsopmaak, is momenteel in opmaak.

De aanpassing van de pechstrook tot (spits)busstrook op de A4/E411 te Overijse werden aanbesteed in september 2007. De uitvoering zal plaats vinden in 2008. Ook de aanbesteding en uitvoering van de vrije busbaan te Kampenhout worden respectievelijk nog in 2007 en in 2008 voorzien.

## **1.2. Investeren in waterwegen**

De verdere uitbouw en instandhouding van het Vlaamse hoofdwaterwegennet, gericht op het vervoer van goederen via de waterweg, is een omvangrijke opdracht die zich nog over jaren uitstrekt. Dit wordt planmatig aangepakt binnen de positionering van de Vlaamse waterwegen in de Europese context. Daarbij wordt rekening gehouden met het belang van de waterweg op milieu-, veiligheids- en socio-economische vlak. De verdere uitbouw en instandhouding van de hoofdwaterwegen, het in stand houden van de kleinere waterwegen en de modernisering van de uitrusting van de waterweg zijn hierbij erg belangrijk om het toenemende aantal gebruikers een optimaal netwerk aan te kunnen bieden. Het investeringsprogramma 2008 zal aan de bevoegde parlementaire commissie worden overgemaakt.

### 1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet

#### Realisaties 2007

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
- de aanpassing van het Albertkanaal in het kanaalvak vanaf het sluisencomplex van Wijnegem tot de verbinding met de haven van Antwerpen. Deze aanpassingswerken omvatten enerzijds de herbouw van de 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. Op deze wijze wordt het varen met vier lagen containers mogelijk maakt. Daarnaast is er de verbreding en verdieping van het Albertkanaal zelf waarbij het kanaal wordt aangepast om vierbaksduwvaart mogelijk te maken.  
De herbouw van de bruggen maakt onderdeel uit van het Masterplan Antwerpen waarvan de uitvoering is toevertrouwd aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).
- de verhoging van de overige bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van eveneens 9,10 meter waardoor ook hier vier-lagen-containervaart mogelijk wordt
- de verhoging van de sluiscapaciteit op het Albertkanaal ten einde de doorstroming van de binnenvaart te kunnen garanderen

Een maatschappelijke kosten-baten analyse voor de **vervanging van de sluisen 1, 2 en 3 op het kanaal Bocholt-Herentals** werd uitbesteed. Met de vervanging wordt de opwaardering van de binnenvaart in Noord-Limburg beoogd.

De realisatie van de binnenvaartverbinding **Seine - Schelde** behoort tot de dertig prioritaire projecten inzake Trans-Europese Netwerken voor Transport (TEN-T), door de Europese Unie vastgelegd in 2004. Vlaanderen is volop bezig met de voorbereiding van haar deel van deze verbinding, het vak Wervik - Gent.

In de loop van 2007 werd het plan-MER **Seine-Schelde** opgemaakt.

De werken aan de **tweede sluis van Evergem**, belangrijke eerste schakel van het Vlaamse deel van het Seine-Schelde project, verlopen volgens planning.

Aansluitend aan het Seine-Schelde project en met het oog op de ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart, werd eind 2006 beslist een haalbaarheidsstudie **Seine-Schelde West** op te starten.

De werken aan de **doortocht van de Leie te Kortrijk** zijn goed gevorderd in 2007.

Op de **Boven-Schelde** is de ontubing van de **stuwen** volop aan de gang.

Een kosten-batenanalyse voor de opwaardering van de **Dender** voor schepen tot 1.350 ton tussen Dendermonde en Aalst werd uitgevoerd.

Op het kanaal **Brussel-Schelde** werden de werkzaamheden voor het verruimen van het kanaal tot 10.000 ton zijn voortgezet inzonderheid in het vak Puurs-Bornem.

De meergelegenheden in de Schelde werden uitgebreid om de toegankelijkheid van **zeesluis Wintam** te verbeteren.

Zie ook bijlage 5

#### Te realiseren 2008

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

De herbouw van de bruggen in Ham en in Vroenhoven en van De Noorderlaanbrug worden verder gezet.

Het investeringsprogramma 2008 voor het **Albertkanaal** zal de volgende projecten omvatten:

- het derde deelcontract van de herbouw van de brug van Vroenhoven (4.200.000 euro)

- de aanleg van de wachthaven in Wijnegem met afdoende faciliteiten voor de binnenvaart (raming 7.500.000 euro)

De timing van de uitvoering van het Masterplan Antwerpen voorziet in 2008 de aanvang van de werken voor de herbouw van de **brug IJzerlaan** en van de **spoorbruggen**. In het kader van de uitvoering van deze projecten zal mogelijk ook de vernieuwing van een deel van de aansluitende oevers worden uitgevoerd.

Voor het plan **Seine-Schelde** wordt de opmaak van een GRUP voorzien in 2008, teneinde de nodige bestemmingswijzigingen te realiseren om over te kunnen gaan tot de uitvoering op het terrein in 2009. Bepaalde acties van het project Seine-Schelde vereisen bovendien de opmaak van een projectMER, zoals de werken voorzien aan het Noordervak van de Ringvaart.

In het kader van de haalbaarheidsstudie **Seine-Schelde West** is de rapportage aan de Vlaamse Regering omtrent de haalbare alternatieven voorzien in het voorjaar van 2008. Dit moet toelaten om voor de binnenvaartverbinding, samen met de conclusies uit het plan-MER en de multi-criteria analyse uit de haalbaarheidsstudie, de keuze te maken van het alternatief.

In 2008 zal er, met o.m. de bouw van de nieuwe Gerechtshofbrug, volop verder gewerkt worden aan de 4<sup>de</sup> fase van de **doortocht van de Leie te Kortrijk**. Tevens zal de Collegebrug afgewerkt worden. De voorbereiding van de 5<sup>de</sup> en laatste fase zal opgestart worden. De doelstelling om tegen het einde van het decennium 1.350 ton scheepvaart van en naar Frankrijk mogelijk te maken, blijft haalbaar. In 2008 wordt 12,650 miljoen euro daarvoor voorzien.

Na de realisatie van het dienstgebouw, de sluisdeuren en de elektromechanische uitrusting, waarvoor in 2008 nog een krediet wordt voorzien van 2,6 miljoen euro, mag verwacht worden dat de **tweede sluis te Evergem**, begin 2009 in dienst kan gesteld worden.

De metalen onderdelen en de elektromechanische uitrusting van de nieuwe stuw in Asper zullen in 2008 in uitvoering gaan. De ontwerpstudie van de stuw van Kerkhove wordt verder gezet en de aanbesteding wordt voorbereid. Na de bouw van de **nieuwe stuwen op de Boven-Schelde** kan gestart worden met de bouw van de nieuwe sluisen. De bestaande sluisen bevinden zich immers in slechte toestand, zijn zeer kwetsbaar en hebben hun maximale capaciteit bereikt.

Omdat de ombouw van de bestaande Scheldebrug in Temse van twee naar drie rijstroken technisch en financieel niet haalbaar was, werd beslist een tweede brug naast de bestaande te bouwen. Voor het project **Tweede Scheldebrug in Temse** wordt in 2008 een bedrag van 9,5 miljoen euro voorzien. In 2008 zal de klemtoon vooral liggen op de montage en verdere afwerking van de bovenbouw van de brug.

Voor de ontsluiting van het **complex Boulevardbrug** worden wegenis- en rioleringswerken voorzien ter hoogte van de A12/Willebroek-noord: deel 2 – Appeldonkstraat voor een bedrag van 2,5 miljoen euro, wordt de wegenis van Gansbroekstraat en Boomsesteenweg heringericht en wordt een nieuwe linkeroever gebouwd voor een bedrag van 2,5 miljoen euro. De oude Boulevardbrug wordt afgebroken voor een bedrag van 500.000 euro. Aan de verdere uitbouw van de zwaaiikom - 2<sup>de</sup> fase - wordt 200.000 euro besteed en gronden worden onteigend voor de aanleg van een wegenis.

De werken voor de vernieuwing van de spoorbruggen van de Beneden-Nete te Duffel zijn klaar voor aanbesteding en kunnen in de loop van 2008 van start gaan.

## 1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

### *Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwatwegennet*

De Europese Commissie heeft op 24 april 2007 de richtsnoeren en specificaties voor de **River Information Services (RIS)**, voor de tracking & tracing en voor de berichten aan de scheepvaart gepubliceerd. De lidstaten dienen de nodige maatregelen te nemen om uiterlijk 30 maanden na de inwerkingtreding aan deze richtsnoeren en specificaties te voldoen. Aan een eerste reeks technische richtsnoeren en specificaties moet al tegen 24 oktober 2009 voldaan zijn.



De Vlaamse waterwegbeheerders hebben het geheel van te nemen maatregelen ondergebracht in één project: het Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS) waarvan de realisatie van het RIS en van de één-loket-functie, van digitale vaarkaarten, van de berichten aan de schipperij en van de gemeenschappelijke verrekenkamer van de scheepvaartontvangsten, de onderdelen vormen.

Voor het deelproject RIS van het totaalproject GWS worden middelen ingezet die zullen aangewend worden voor zowel de lokale ontwikkelingen als voor de overkoepelende en gemeenschappelijk te stellen projecten op de waterwegen.

De lokale ontwikkelingen behelzen de specifieke autonome projecten eigen aan elke beheerder.

De overkoepelende en gemeenschappelijk op te stellen projecten betreffen die projecten die ook na de realisatie gemeenschappelijk zullen opgevolgd, bijgestuurd en geactualiseerd worden; bijgevolg kan het RIS-project als één geheel functioneren en naar buiten treden voor de binnenwaterwegen in Vlaanderen.

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zullen de beide Vlaamse waterwegbeheerders beschikken over onderstaande toepassingen conform de Europese RIS-richtlijn:

- digitale vaarkaarten voor de waterwegen klasse Va en hoger
- berichten aan de schipperij conform de Europese standaard Notices to Skippers
- een ondersteunend informatiesysteem voor het opvolgen en afhandelen van calamiteiten
- de eerste fase van GWS, inclusief een havenmanagementsysteem

Om voor het waterwegbeheer te beschikken over een tactisch overzichtsbeeld zal er worden overgaan tot het installeren van Automatic Identification System (AIS) walstations. Het bestek zal in de loop van 2008 opgemaakt en gepubliceerd worden.

Ook de andere aspecten van het GWS zoals 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.

### *Automatisatie kunstwerken*

#### Realisaties 2007

Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, de IJzer, het kanaal Leuven Dijle en het zeekanaal Brussel – Schelde werden kunstwerken geautomatiseerd (zie bijlage 5)

#### Te realiseren 2008

De oude kleine Plassendalebrug op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort wordt gerenoveerd en uitgerust voor de **bediening van op afstand** vanuit de centrale bedieningspost te Plassendale.

De Brusselsepoortsluis te Gent wordt geautomatiseerd voor zelfbediening door de schipper.

Op het kanaal Leuven-Dijle wordt de automatisatie van de Plaisancebruggen en Wijgmaalbrug ter voorbereiding van de afstandsbediening voorzien.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt de lokale automatisatie aangepast om de afstandsbediening te kunnen invoeren. De implementatie van de afstandsbediening van de nieuwe Boulevardbrug wordt aangevat.

### **1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur**

#### *Onderhoud van het hoofdwatwegennet en het onderhoud van het net van kleinere waterlopen*

##### *Onderhoud van infrastructuur*

Efficiënt onderhoud van de waterwegen en van hun infrastructuur zijn de kerntaken en aan inspectie en onderhoud wordt dan ook ruime aandacht besteed. Een tijdig en doordacht onderhoud vormt

immers de basis voor het vrijwaren van de bevaarbaarheid van de waterwegen en voor het verzekeren van het vereiste veiligheidsniveau.

#### Realisaties 2007

In 2007 werd binnen het ambtsgebied van de waterwegbeheerders voor buitengewoon onderhoud, inclusief vervangingen, 22 miljoen euro voorzien.

Dit bedrag wordt in hoofdlijnen opgedeeld voor brugherstel, onderhoud vooral gericht op waterbeheersing en onderhoud gericht op de functie binnenvaart inclusief het buitengewoon onderhoud aan de elektromechanische uitrustingen. In 2008 zal een constant beleid aangehouden worden.

Voor een overzicht wordt verwezen naar de tabel in bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal gestart worden met het herbouwen van de Sint Annabrug te Aalst, en zullen herstellingen uitgevoerd worden aan de Spijkerbrug (W15) over de Ringvaart te Gent en aan de Krakelebrug over het Kanaal Brugge-Oostende te Brugge.

Verder zal de elektromechanische uitrusting van de pompstations te Moen en Bossuit worden vernieuwd.

De herstellingen aan de jaagpaden zullen verder gezet worden, evenals de herstellingen aan jaagpadbrugjes langs de Demer.

Langsheen de Rupel en de Zeeschelde, zullen op diverse plaatsen, de metalen damwanden worden geïnspecteerd, eventueel hersteld en voorzien worden van een anti-corrosiebescherming.

Diverse mechanische en oleohydraulische installaties worden gereviseerd en hersteld. Het herstellen van oevers van het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal Leuven-Dijle wordt verder gezet. De in slechte staat verkerende jaagpaden te Tisselt worden vernieuwd.

De herbouw van de brug van Beek en de ophaalbrug op sluis 18 Bocholt, beide over de Zuid-Willemsvaart, wordt voortgezet.

Tevens worden budgetten voorzien voor 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 goederen via de waterweg rendabel te kunnen vervoeren en om de waterafvoer te verzekeren dient de waterweg een voldoende diepgang te hebben. Om de vereiste diepgang voor de scheepvaart te kunnen behouden moeten regelmatig baggerwerken uitgevoerd worden met een frequentie die per waterweg verschillend is. Het zoeken naar gepaste en vaak inventieve oplossingen voor de behandeling en de berging van de vrijkomende baggerspecie vormt een belangrijke uitdaging voor de waterwegbeheerder.

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. De waterwegbeheerders zullen daarbij bijzondere aandacht schenken aan de beperking van oevererosie. De tweede stap, behandeling, vormt een grote uitdaging. Het stimuleren van de markt voor behandeling van baggerspecie is een noodzaak, daar deze markt door de vertraging van de baggerwerken zelf is gaan stagneren en geen competitieve oplossingen meer biedt. Het schrijnende tekort aan behandelingscapaciteit dient dringend aangevuld. Dit is een van de betrachtingen voor 2008. Aan deze laatste stap werd de voorbije jaren intens gewerkt, waardoor de

opslagcapaciteit voor herbruikbare specie en de bergingscapaciteit voor te bergen specie in 2008 zal toenemen. Dit zal toelaten een aantal uitgestelde onderhoudsbaggerwerken uit te voeren.

#### Realisaties 2007

Op het Albertkanaal en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werden in 2007 lokaal beperkte baggerwerken uitgevoerd om de waterweg op voldoende diepte te houden.

Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten dringen structurele onderhoudsbaggerwerken zich op. Ten behoeve van dit project werd een bergingslocatie gevonden waarvoor de vergunningsprocedure voor het bergen van baggerspecie is opgestart.

In bijlage 5 kan u een overzicht vinden van de overige acties inzake baggerwerken en het creëren van bergingscapaciteit.

#### Te realiseren 2008

Samen met het creëren van bergingscapaciteit en verwerkingscapaciteit worden baggerwerken in 2008 gepland op het kanaal Ieper-IJzer, het Kanaal Leuven-Dijle, het Zeekanaal Brussel-Schelde, de IJzer, de Ringvaart om Gent en Kanaal Gent-Brugge, de oude Schelde-arm en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Om de nodige onderhoudsbaggerwerken te minimaliseren, zal in 2008 de nodige investering gebeuren voor het monitoren en onderzoeken van de sedimentproblematiek. Hiertoe zal het bestaande sedimentmeetnet van het Waterbouwkundig Laboratorium verder worden uitgebouwd en zal de volwaardige uitbouw en bemanning van het sedimentologisch laboratorium gebeuren zodat de nodige analyses ter ondersteuning van het onderzoek op een kwaliteitsvolle manier kunnen gebeuren. Verder wordt in 2008 ook een onderzoek beëindigd om de herkomst van het sediment te bepalen zodat doelgerichte preventieve maatregelen kunnen genomen worden. Deze acties zijn in overeenstemming met de doelstellingen, zoals geformuleerd in het in opmaak zijnde Sectoraal UitvoeringsPlan (SUP) Bagger- en Ruimingsspecie.

Er wordt rekening gehouden met de aanbevelingen van het Rekenhof in het rapport ter zake.

### **1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg**

#### Realisaties 2007

hiervoor wordt verwezen naar bijlage5.

#### Te realiseren 2008

In 2007 heeft de Europese Commissie de steunmaatregel voor de estuaire vaart goedgekeurd. De schepen voor estuaire vaart zullen effectief worden ingezet vanaf begin 2008. Voor de uitvoering van de maatregel is in 2008 een bedrag voorzien van 4 miljoen euro.

De mogelijke concrete implementatietrajecten voor palletvervoer worden verder bekeken. Hiervoor is 100.000 euro voorzien in 2008.

In 2008 is voor de aankoop van geschikte containers voor het transport van huishoudelijke afvalstoffen in Vlaams-Brabant een bedrag van 300.000 euro opgenomen in de begroting.

Het CBP wordt verwacht operationeel te zijn vanaf 2008.

De concrete actiepunten in het kader van FISN zullen vanaf 2008 worden gerealiseerd.

De overslag van containers wordt ondersteund.

#### ***De aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden***

Een belangrijke maatregel waarbij zowel de privé-partner als de overheid gezamenlijk het goederenvervoer via de waterweg stimuleren en zelfs in heel wat gevallen een modale verschuiving tot

stand brengen is de succesvolle Vlaamse regeling inzake de PPS voor het bouwen van laad en losinstallaties. Deze samenwerkingsvorm werd vanaf 1 januari 2005, met de goedkeuring van de Europese Commissie, verlengd tot en met 2010.

Sinds de regeling in 1998 van toepassing werd zijn niet minder dan 134 aanvragen ingediend voor de aanleg van een overslagfaciliteit. Daarvan zijn er al 61 operationeel, terwijl de overige projecten nog in uitvoering (15 projecten) of ter studie (50 projecten) zijn; acht projecten werden definitief geschrapt.

De evaluatie die einde 2006 werd uitgevoerd toonde aan dat met de projecten die op dat moment operationeel waren bijna 1,9 miljoen vrachtwagenritten werden vermeden, waarvan ruim 500.000 in 2006.

De maatregel blijft onverminderd de interesse van de bedrijfswereld opwekken en het is verheugend om vast te stellen dat ook langs kleinere waterwegen tal van projecten worden ingediend.

De spectaculaire groei van het containervervoer via de binnenvaart zet zich onverminderd door. De bestaande inlandterminals realiseerden in 2006 gezamenlijk een overslag van 466.429 TEU (twenty feet equivalent unit).

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

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 2008 opnieuw een bedrag van 10 miljoen euro voorzien.

De aandacht zal vooral gaan naar de aanleg van nieuwe of de uitbreiding van bestaande multi- of bimodale inlandterminals waarvoor de noodzaak zich in de nabije toekomst lijkt op te dringen. Aan de locatiekeuze zal bijzondere aandacht worden besteed ten einde de rendabiliteit van bestaande en nieuwe terminals niet in het gedrang te brengen.

Voor laad- en loskaaien die in onbruik zijn geraakt zullen systematisch nieuwe bestemmingen worden gezocht om zo de overslagmogelijkheden te kunnen valoriseren.

### ***Aangepaste bedieningstijden***

Om een intensiever gebruik van de waterweg mogelijk te maken en om tegemoet te komen aan de vragen om de waterweg zo ruim mogelijk open te stellen, dienen de bedieningstijden uitgebreid te worden. Op de hoofdwaterwegen wordt daarvoor de realisatie van een continue bediening onderzocht.

#### Realisaties 2007

Ingeval een economische noodzaak zich aandienende werden de sluizen op het Albertkanaal uitzonderlijk voor de beroepsvaart bedient op zon- en feestdagen.

De bedieningstijden van de sluis van Klein-Willebroek zijn aangepast: van 3,5 u voor tot 3,5 u na hoog water en dit tussen 6.00h en 22.00h.

#### Te realiseren 2008

Mogelijke aanpassingen van de bedieningstijden worden voorzien, rekening houdend met de toename van de scheepvaart.

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

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

Via de transportdeskundigen, die in het kader van de samenwerkingsovereenkomsten met het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) worden ingezet, zal er in 2008 verder aan gewerkt worden om voor een deel van het potentieel effectief een modal shift te realiseren.

#### ***(her)ontwikkeling van watergebonden terreinen***

Beschikken over voldoende en goed uitgeruste watergebonden bedrijventerreinen is van groot belang om nieuwe watergebonden activiteiten (eerste, tweede én derdelijn) 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.

Het blijvend kunnen beschikken over het voorkeepsrecht is een belangrijk gegeven om de waterwegbeheerders toe te laten nieuwe terreinen aan te kopen.

#### Realisaties 2007

Zie tabel in bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

In 2008 wordt voorzien in de aankoop van een aantal terreinen.

Op de terreinen **Forges de Clabecq** worden volgende ontwikkelingen in het vooruitzicht gesteld:

- Realiseren van de wegnis.
- Commercialiseren van het terrein.
- Finaliseren van de aankopen.

In 2008 zal voor het project **'t Eilandje te Zwijnaarde** ernaar gestreefd worden om concreet vorm te geven aan de samenwerkingsvorm waarvoor werd geopteerd ter ontwikkeling van het bedrijventerrein met aandacht voor de goedkeuring van het inrichtingsplan (o.m. uitvoeren van een project – MER en het eventueel aanpassen van het inrichtingsplan aan de resultaten van het project –MER).

In 2008 zal W&Z de **infrastructuurwerken** ter realisatie van de wegontsluiting van het **brownfieldproject Willebroek-Noord** naar de A12 en de N177 verder zetten.

In 2008 zijn de volgende initiatieven in het kader van het **Economisch Netwerk Albertkanaal** gepland :

- de aanvang van de inrichtings- en ontsluitingswerken (wegennis, riolering, groenvoorziening) van het bedrijventerrein Beverdonk (Grobendonk)
- de ontsluiting van de tweede fase van het bedrijventerrein Genk-Zuid wordt aangevat
- verdere acties in uitvoering van de beslissingen en resultaten van de diverse onderzoeken in het kader van het ENA

## **1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven**

### **1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken**

#### ***Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject***

#### Algemeen

Om Vlaanderen, en dan vooral zijn economische poorten en knooppunten, bereikbaar te houden tijdens werkzaamheden, dient er aandacht besteed te worden 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 zullen daarom de verschillende alternatieven en werkwijzen worden onderzocht en zal de totale kostprijs, dit is de bouwkost en de maatschappelijke kost voor de weggebruikers en de omwonenden, berekend worden. Zo kan de meest aangewezen werkwijze gekozen worden.

#### Realisaties 2007

Het ADA-platform, dat binnen het Agentschap Wegen en Verkeer wordt gebruikt, werd uitgebreid met een werfmodule waarin geplande wegenwerken op een uniforme manier worden gecentraliseerd en doorgestuurd naar het Verkeerscentrum. Sinds vorig jaar is in alle provinciale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer een bereikbaarheidsadviseur operationeel. Hij 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 ontwerpfase tot en met de uitvoering.

Het Agentschap Wegen en Verkeer stelde in 2007 een nota op met betrekking tot de toegankelijkheid tijdens werken. Per soort weggebruiker en per soort terrein, gebouw, eigendom, wordt een gewenste toegankelijkheid bepaald. Toegankelijkheid heeft een aantal aspecten, zoals de duur van de afsluiting, tot op welke afstand is er wel bereikbaarheid gegarandeerd, hoe kwalitatief moet de tijdelijke toegang zijn, enz.

Bij elk project dienen duidelijke en tijdige communicatie voorop te staan. Zowel over de werken die zullen uitgevoerd worden als over de minder hinder initiatieven die genomen worden. Ook signalisatie krijgt extra aandacht. Door de afdeling Verkeerskunde is een document opgesteld dat een houvast biedt omtrent de communicatie met en de informatie voor de weggebruiker bij wegwerkzaamheden. Afhankelijk van de soort te verwachten hinder wordt vastgelegd op welk ogenblik informatie dient verspreid te worden. Tevens werd bepaald welke concrete informatie op de aankondigingsborden van een werf moet worden gegeven. Dit alles werd in 2007 in een dienstorder voor het Agentschap Wegen en Verkeer vastgelegd.

Voor de afwikkeling van het wegverkeer wordt *samengewerkt met het Vlaams Verkeerscentrum*.

De uitvoering van onderhoudswerken gebeurt maximaal in verkeersluwe periodes.

In 2007 worden in alle bestekken van investeringswerken voorschriften voorzien om de hinder van de werken voor de ondernemers zo klein mogelijk te houden. Deze voorschriften worden besproken met de lokale besturen en met de politie.

Bij de volgende projecten in de havens worden minder hinder maatregelen voorzien :

- westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven: het project heeft betrekking op de nieuwe aanleg van hoofd- en secundaire wegen op nieuw terrein. Bestaande verkeersstromen zullen hierdoor slechts minimaal gehinderd worden, uitgezonderd tijdens korte fasen van omschakeling en / of aansluiting.
- Tweede maritieme toegang Waaslandhaven: In het ontwerp van de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven zijn minder hinder maatregelen geïntegreerd. Door de creatie van tijdelijke omleidingswegen met voldoende capaciteit, wordt de vlotte doorgang van het bestaande spoor- en wegverkeer verzekerd.

#### Te realiseren 2008

Dynamisch Verkeersbeheer zal nog meer een onderdeel worden bij Minder Hinder maatregelen. Hierbij zullen, mits de inzet van verkeers telematika, de nodige voorzieningen worden getroffen voor

het bewaken van de verkeersafwikkeling, het informeren van de weggebruikers, het beveiligen van de files en het aanbevelen van alternatieve routes bij wegenwerken.

Via de nieuwe werfmodule binnen ADA zullen de geplande en lopende wegenwerken langs het hoofdwegennet worden gecentraliseerd in het Verkeerscentrum. Zo wordt bepaald wat de taken van het Verkeerscentrum zijn in zake dynamisch verkeersbeheer en het verspreiden van real time verkeersinformatie.

De uitbouw van de provinciale coördinatiepunten “minder hinder” zal verder op het terrein gerealiseerd worden teneinde de totale hinder door zowel wegwerkzaamheden als manifestaties te minimaliseren.

Er zal tevens een verhoogde aandacht besteed worden aan tijdige informatie/communicatie over wegwerkzaamheden op de autosnelwegen en andere gewestwegen en dit niet alleen voor de gehele aanneming maar vooral ook voor de meest kritische (= hinderende) fazen. Er zal ook, afhankelijk van de schaal van de projecten, overlegd worden met de minister bevoegd voor mobiliteit over het eventueel nemen van specifieke openbaar vervoermaatregelen bij projecten met grote verkeershinder.

Minder hinder maatregelen vormen een voortdurend aandachtspunt bij de uitvoering van de infrastructuurwerken. Zo is voorzien dat er bij de bouw van de nieuwe Noorderlaanbrug in Antwerpen geen onderbreking van de scheepvaart zal zijn tijdens de bedieningstijden van de sluisen op het Albertkanaal. Het wegverkeer zal tijdens de uitvoering van de werken steeds doorgang kunnen blijven hebben, zij het met verminderde capaciteit.

Bij herstellingswerken aan ophaalbruggen over kanalen werd gedurende de werken continu een veilige doorgang verzekerd voor de trage weggebruikers.

### ***Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken***

#### Realisaties 2007

Om alle werkzaamheden aan wegen te coördineren heeft eind 2006 de aanbesteding en de gunning voor de uitbouw van een coördinatiepunt voor wegenwerken plaatsgehad. In eerste instantie zal dit coördinatiepunt alle werkzaamheden aan gewestwegen coördineren. Tevens zal dit coördinatiepunt als centraal aanspreek- en informatiepunt voor alle betrokkenen (incl. 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. In dit kader zal dit coördinatiepunt ook mee instaan voor het uitwerken van de nodige minder-hinder maatregelen. In 2007 werd een start gemaakt met dit coördinatiepunt. Diverse procedures en protocol zijn uitgewerkt alsook is er een databank aangelegd.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zullen deze coördinatiepunten verder operationeel worden gemaakt. De coördinatiepunten zullen ook beginnen met de coördinatie van de werkzaamheden op de belangrijkste gemeentewegen. Belangrijk daarbij is het overleg met andere betrokkenen op het terrein opdat iedereen die werken uitvoert op het openbaar domein gebruik zou maken van het coördinatiepunt wegenwerken.

Er zullen verdere procedures worden uitgewerkt om de coördinatie te verbeteren. Eveneens zal er mee gewerkt worden aan een initiatief waarbij de verschillende opdrachtgevers de gegevens op een eenvormige manier kunnen aanleveren. Op deze wijze kunnen deze gegevens ook dienstig zijn voor een aantal toepassingen, zoals het coördinatiepunt wegenwerken, KLIP....

### ***Inkomenscompensatievergoeding***

De federale wet van 3 december 2005 voert een systeem van inkomenscompensatievergoeding in voor zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. Mits

het naleven van bepaalde voorwaarden, voorziet de wet een vergoeding van 44,2 € per kalenderdag voor de zelfstandigen die werkzaam zijn in een onderneming die tijdelijk moet worden gesloten wegens de uitvoering van werken op het openbaar domein. De eerste vergoedingsaanvragen werden vanaf 1 januari 2007 bij het Participatiefonds ingediend. Dit Participatiefonds wordt gespijsd door bijdragen van de bouwheren van werken op het openbaar domein.

De toepassing van deze wet bleek met een aantal praktische moeilijkheden gepaard te gaan.

Daarnaast was er ook het probleem dat nog geen koninklijk besluit werd uitgevaardigd om bepaalde werken uit te sluiten van het toepassingsgebied van de wet. De wet bood nochtans deze mogelijkheid.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zouden naar de geest van de wet o.a. volgende werken voor opstelling in aanmerking komen:

- onderhoud van de waterwegen;
- onderhoudsbaggerwerken;
- verwijderen drijvend vuil;
- plaatsing en onderhoud van elektromechanische installaties
- maaiwerken en groenbeheer.

Voor de regeling van de problematiek van de vrijstellingen en de inperking van de administratieve belasting bij de praktische uitvoering van de wet, heeft een afvaardiging van het beleidsdomein MOW overleg gepleegd met de voorzitter van het Participatiefonds.

Dit moet leiden tot:

- Bereiken van definitieve afspraken met de voorzitter van het Participatiefonds aangaande de vrijgestelde werken en de administratieve en praktische afhandeling.
- Nemen van de nodige maatregelen binnen het beleidsdomein MOW voor het concretiseren van deze afspraken.

### *Uitwerken en implementeren van minder-hindermaatregelen in de waterbouwsector*

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

- Verdere implementatie, evaluatie en eventuele bijsturing van de minder-hindermaatregelen.
- Uitwerken en opname van de nodige bepalingen voor minder-hindermaatregelen bij de herziening van het standaardbestek 230 voor de waterbouw.
- Waterwegen en Zeekanaal NV voorziet het uitwerken van een samenwerkingsverband met het Vlaams Verkeerscentrum.

## **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 inzake 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 2007 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 6 geselecteerde opdrachten werden enkele geïntegreerde totale studieopdrachten opgestart. Door de geïntegreerde aanpak van deze studies worden verschillende deelaspecten en procedures (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, MER-studie, risicomangement, 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 2007

Tegen het einde van 2007 zal het standaard DBFM-contract (Design Build Finance Maintain) voor goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd. In april 2007 werd tevens een technische studieopdracht opgestart voor de opmaak van standaard outputspecificaties en gunningcriteria. Door deze standaardisatie zullen de kosten voor de publieke en private partners tijdens de gunningproces aanzienlijk verminderen. Een dergelijke standaardisatie verkort het leerproces en versnelt de evolutie naar goede praktijk.

Voor de noordelijke wegenontsluiting van de Nationale luchthaven van Zaventem, het eerste Via-Invest project, werd geopteerd om dit project te laten aansluiten bij de spoorontsluiting van de Nationale luchthaven van Zaventem (het Diaboloproject genaamd). Aangezien beide projecten in dezelfde omgeving worden aangelegd en de projectzones elkaar deels overlappen is het aangewezen en noodzakelijk om beide projecten tegelijkertijd te realiseren. Een gesplitste uitvoering in twee afzonderlijke fases zou voor dubbele en lange wegverkeersproblemen in de interfacezone (Luchthavenlaan, E19, Haachtsesteenweg/Bataviastraat/Cargo) zorgen. Onder leiding van Infrabel werd overgegaan tot een gezamenlijke aanbestedingsprocedure voor deze werken.

De financiering van het wegenisproject en het spoorwegproject werd afgesplitst van de procedure voor de werken. Infrabel schreef een opdracht uit voor de financiering van het spoorwegproject, die moet leiden tot de oprichting van de NV Diabolo. Via-Invest schreef eveneens een opdracht uit voor de financiering van het wegenisproject wat moet leiden tot de oprichting van een speciale projectvennootschap (SPV). Deze SPV zal een DBFM-contract afsluiten met het Vlaamse Gewest. De aanbestedingsprocedure voor de projectfinanciering van de wegeniswerken is lopende sinds maart 2006 en werd op 12 oktober jongstleden gefinaliseerd.

Op 8 juni 2007 werd de protocolovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de NV Infrabel door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Hierin worden het bestek voor de aantrekking van de financiering en het ontwerp van DBFM-overeenkomst vastgelegd. In het kader van de onderhandelingsprocedure voor de financiering van het wegenisproject zal door Via-Invest een definitieve DBFM-overeenkomst onderhandeld worden. De definitieve DBFM overeenkomst ging eind oktober 2007 van start.

### Te realiseren 2008

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

## *Het Wegenvignet*

### Realisaties 2007

Het Vlaams regeerakkoord 2004-2009 stelt dat we streven naar de invoering van het wegvignet 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 wegvignet met compensatie via de verkeersbelasting voor de Belgen gaf aanleiding tot opmerkingen en bezwaren vanwege de Europese Commissie.

Op 23 maart 2007 werd binnen de Vlaamse regering overeengekomen dat de Vlaamse Regering bereid is tot open overleg met Nederland en de andere buurlanden alsook met de Europese Commissie en dat dit overleg de nodige tijd vergt waardoor 1 januari 2008 als mogelijke datum van inwerkingtreding wellicht niet langer houdbaar blijft.

Op 26 juni 2007 organiseerde de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie in het Vlaams Parlement een hoorzitting met betrekking tot het voorstel van resolutie van 28 februari 2007 betreffende de invoering van een ‘slimme’ kilometerheffing in Beneluxverband. Dit voorstel van resolutie vraagt om samen met Brussel en Wallonië en Nederland en Luxemburg te werken aan de gezamenlijke invoering van een ecologisch gemoduleerde slimme kilometerheffing, die gedifferentieerd kan worden naar plaats, tijd milieukeurmerken van het voertuig en rijgedrag.

De meeropbrengsten ervan zouden aangewend moeten worden om de bestaande verkeersbelastingen te verminderen of af te schaffen, om te investeren in meer openbaar vervoer, om te investeren in een verbetering van de infrastructuur en om een sociale herverdeling te creëren.

### Te realiseren 2008:

De Vlaamse Regering is voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich daarbij te inspireren op wat in Duitsland is tot stand gekomen. De invoering ervan mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. Dit impliceert ook dat afspraken nodig zijn voor een maximaal gelijktijdige invoering in bij voorkeur de volledige Benelux.

De Vlaamse Regering wenst 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. Zij zal verder overleg plegen met Nederland over de wegbeprijzing en de weerslag hiervan op de wederzijdse bijdrage die inwoners van de buurlanden leveren in de kosten van de wegeninfrastructuur.

Het reeds uitgevoerde studiewerk zal in het licht van deze opties in de loop van november ‘07 geactualiseerd worden.

In dit kader zal de minister-president overleg plegen met zijn Nederlandse collega en met zijn Waalse en Brusselse collega.

## *Vlaanderen in actie*

In het kader van het sociaal-economische actieplan ‘Vlaanderen in Actie’ (VIA) zal in overleg met alle betrokken actoren worden gezocht naar nieuwe formules voor de alternatieve financiering van investeringen die de logistieke functie van Vlaanderen versterken.

### 1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg

#### *Gebiedsgerichte samenwerking*

Mobiliteitsproblemen zijn vaak complexe problemen die enkel kunnen opgelost worden als tussen de verschillende bestuursniveaus en actoren over de beleidsdomeinen heen wordt samengewerkt. Voor een belangrijk deel van de werken uitgevoerd in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer is het mobiliteitsconvenant is een geschikt instrument om tot een dergelijke samenwerking te komen. Deze structurele verankering van dit samenwerkingsprincipe is in eerste instantie gericht naar de gemeenten en De Lijn en beoogt een ruimere (zowel ruimtelijk als op vlak van verkeer en mobiliteit) benadering van het op te lossen knelpunt. Daarom wordt deze samenwerking in een aantal concrete projecten verder doorgetrokken naar een aantal andere partners.

Een voorbeeld hiervan is het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’ waarbij ook de provinciebesturen en enkele belangengroepen zoals de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en de Ouders van Verongelukte Kinderen betrokken worden.

Ook de op stapel staande projecten in het kader van het START-programma zijn voorbeelden van deze 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.

nv De Scheepvaart treedt ook op als opdrachtgever op voor een onderzoek naar de optimalisatie van het gebruik van grensoverschrijdende waterwegen in het Benelux-Middengebied. Partners in dit onderzoek zijn Rijkswaterstaat, POM Limburg en den Nederlandse provincie Limburg. Het onderzoek moet resulteren in een maatregelenpakket ter verbetering van de gebruiksmodaliteiten van de betrokken waterwegen.

De implementatie van de conclusies van het onderzoek naar de optimalisatie van het gebruik van grensoverschrijdende waterwegen wordt aangevat.

#### *Masterplan Antwerpen*

In 2007 werden belangrijke stappen gezet voor de realisatie van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen.

Het best and final offer (BAFO) werd door NORIANT ingediend op 1 oktober.. Eerstdaags formuleert de Kwaliteitskamer haar advies rond het ambitieniveau architecturale kwaliteit en ruimtelijke inplanting, waarna de Raad van Bestuur van BAM op basis van dit advies en na controle op de randvoorwaarden zich kan buigen over de stap tot preferred bidder. Onderhandelingen zouden tegen midden 2008 moeten leiden tot contractsluiting, met start der werken voorzien in de tweede helft van 2008.

Tevens werd het bestek voor de integrale financiering van het Masterplan overgemaakt aan vijf consortia van banken. Einde juni dienden drie consortia een offerte in. De selectie van de bidders die uitgenodigd worden een BAFO in te dienen loopt volop. De verdere procedure loopt parallel met de aanbestedingsprocedure voor de bouw.

In het kader van mitigerende natuurmaatregelen bij de realisatie van de Oosterweelverbinding startten de werken aan Middenvijver reeds in augustus van dit jaar. De werken aan De Schijn, ter voorbereiding van de bouw van de Oosterweelverbinding kunnen starten in november 2007.

Voor de realisatie van de openbaarvervoerprojecten van het Masterplan Antwerpen zullen door De Lijn samen met de NV BAM en het Agentschap Wegen en Verkeer SPV's worden opgericht. De SPV BRABO I start met de werken voor de tramlijnverlenging Deurne-Wijnegem, de stelplaats Deurne en de tramverlenging Mortsel-Boechout.. Zes consortia stelden zich ondertussen kandidaat. Deze werken zouden in april 2008 aanvatten.

Voor de Noorderleien en het verder doortrekken van de tramlijn naar het Noorden tot in Ekeren (BRABO II) worden de onderhandelingen voor de herinrichting van het Operaplein-Roosveltplein met de stakeholders De Stad en De Lijn en met architect-stedebouwkundige De Sola Morales verder gezet. Start van de werken is voorzien tegen het najaar van 2008.

De kaderovereenkomst tussen BAM en het Vlaamse Gewest waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen en de randvoorwaarden voor de uitvoering en financiering van het Masterplan worden vastgelegd, werd afgerond.

In het kader van de realisatie van het Masterplan Antwerpen werken de waterwegbeheerders samen met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) wat betreft volgende projecten:

- herinrichting van het Burchtse Weel in het kader van mitigerende natuurmaatregelen bij de realisatie van de Oosterweelverbinding. Dit gebeurt in samenspraak met W&Z en de NV BAM en de minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening en de minister bevoegd voor Sport. Er wordt een duurzame oplossing gezocht voor de waterskiclub Skianna.
- W&Z treedt op in haar hoedanigheid als beheerder naar Fluxys voor het bekomen van de opvulling van de gasopslagtunnel onder de Schelde.
- De voorbereidende werken voor de renovatie van de Van Cauwelaertsluis startten in mei 2007, de werken aan de sluis zelf startten in de tweede helft van 2007.
- In het kader van de realisatie van het Masterplan Antwerpen zal het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal nv de Kattendijksluis heropenen om het Kattendijkdok en het Willemsdok bereikbaar te houden voor schepen met een doorvaarhoogte groter dan 14 meter.
- De herbouw van de wegbruggen over het Albertkanaal tussen Schoten en Antwerpen. De werken voor de herbouw van de Noorderlaanbrug worden in 2007 aangevat.
- De herbouw van de spoorwegbruggen over het Albertkanaal in Antwerpen

### *Vlaanderen in actie*

Naar aanleiding van het programma ‘Vlaanderen in Actie’ werd door mijn voorganger de structuur Flanders Logistics uitgetekend, waarin een aantal acties uit het pakket van Vlaanderen in Actie voor wat betreft de logistiek worden gebundeld. In dit kader werden een aantal werkgroepen opgericht, die de verschillende acties concreet aan het uitwerken zijn, en waarbij een samenwerking tussen de administratie en de bedrijfswereld centraal staat.

Uit het project ‘Logistiek Vlaanderen’ werden de volgende deelprojecten geselecteerd:

- Verbetering van de capaciteitsbenutting van de multimodale infrastructuur.
- Verdere stroomlijning van de regelgeving
- Opzetten van logistieke clusters
- Alternatieve financiering van de infrastructuur
- Onderwijs en arbeidsmarkt
- Stimuleren van onderzoek en ontwikkeling
- Doelgerichte communicatie

De concrete actiepunten in het kader van FISN zullen vanaf 2008 worden gerealiseerd.

### *Stimuleren van overleg met bedrijfswereld*

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

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 het onderzoek inzake de afhandeling van ‘kleine’ containervolumes in de Antwerpse haven zullen worden geïmplementeerd.

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

### **1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken**

#### *Mobiliteitsconvenants*

De evaluatie van het mobiliteitsconvenant in samenspraak met de minister bevoegd voor Mobiliteit beoogde:

- het wegwerken van anomalieën in de procedures;
- een administratieve vereenvoudiging;
- een harmonisatie van de moduleteksten onderling;
- een verduidelijking van de modules.

De evaluatie resulteerde in aangepaste teksten van de Koepelmodule en de modules.

Het MB van 22 februari 2007 betreffende de mobiliteitsconvenants werd gepubliceerd op 5 april 2007 (errata op 21 mei 2007).

#### *Rooilijnen*

Een voorontwerp van decreet inzake het vaststellen van rooilijnen van gewestwegen werd opgesteld. Een procedure die de lacune in de huidige wetgeving voor het vaststellen van rooiplannen (bevoegde overheid, openbaar onderzoek, termijnen, adviezen,...) moet wegwerken wordt uitgewerkt. Deze procedure zal nog verder met verschillende instanties worden besproken, vooral om een eenduidig standpunt te verkrijgen voor wat betreft de overgangsbepalingen. Bij het opmaken van het decreet zal uiteraard rekening worden gehouden met de toepasselijke regelgeving, waaronder bepalingen uit het GRB-decreet.

#### *Uitzonderlijk vervoer*

Een voorontwerp van decreet en besluit van de Vlaamse Regering betreffende de bescherming van de weginfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer werd opgesteld.

Zowel de complexe bevoegdheidsproblematiek als de gewenste coherentie (o.m. één loket) noodzaken een verder overleg met de federale overheid en de andere gewesten.

### ***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 wordt 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-armentunnel 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. Tevens moet per tunnel een Veiligheidsbeambte en een tunnelbeheerder aangesteld worden. Deze tunneluitbater kan verschillende tunnels onder zijn hoede hebben.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is aangeduid om de taken van het bestuursorgaan, opgelegd door de tunnelrichtlijn, waar te maken. Het bestuursorgaan heeft de verantwoordelijkheid erover te waken dat alle veiligheidsaspecten van de tunnels gerespecteerd worden en neemt de noodzakelijke maatregelen om de conformiteit met de minimumveiligheidseisen te garanderen. Het bestuursorgaan zorgt er voor dat de volgende taken worden uitgevoerd:

- het op gezette tijden testen en inspecteren van tunnels
- het opstellen van organisatorische plannen en uitvoeringsplannen voor de training en uitrusting van hulpdiensten
- het vaststellen van de procedure voor onmiddellijke sluiting van tunnels in noodgevallen
- het implementeren van de noodzakelijke risicobeperkende maatregelen
- wijst de tunnelbeheerder aan

Volgens deze richtlijn heeft de Tunnelbeheerder de volgende hoofdtaken:

- de veiligheid voor gebruikers en beheerders zowel bij normale status (preventief) als bij incidenten garanderen;
- de efficiënte werking van alle installaties (met inbegrip van ventilatie, verlichting, enz.) tijdens normaal bedrijf bewaken en zo nodig de werking aanpassen bij incidenten;
- de structurele en elektromechanische installaties goed onderhouden.

Tevens dient de Tunnelbeheerder goed samen te werken met de alarmdiensten en minstens overleg te plegen bij het definiëren van de taken en de werkwijze in noodsituaties, alarmdiensten en calamiteitenplannen.

Verder overleg met de federale overheid is nodig, o.m. betreffende de methodologie inzake risicoanalyses.

### 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 (b.v. 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 2007

In 2007 stelde het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS) haar de gelocaliseerde ongevalgegevens van 2002 beschikbaar. Deze gegevens werden gerubriceerd per hectometerpaal van de Vlaamse gewestwegen. Hierdoor is er een start gemaakt met het herberekenen van de prioriteiten van de gelijksoortige projecten gedefinieerd binnen de OBA.

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. Deze is mede bepalend voor de investeringen met betrekking tot structureel onderhoud.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zullen de NIS ongevalstatistieken voor 2003 en 2004 ook per hectometerpaal van het gewestwegennet worden gerubriceerd zo bruikbaar zijn als input voor de OBA.

Ook het jaarlijks rapport over de onderhoudstoestand van het Vlaamse gewestwegennet zal opgesteld worden naar aanleiding van de metingen die in de loop van 2008 zullen uitgevoerd worden.

### 1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement

#### *Kenniscentra van het Waterbouwkundig Laboratorium*

De reorganisatie van de Vlaamse overheid voerde een clustering door van de afdelingen die technische en wetenschappelijke ondersteuning bieden aan het beleid (de zogenaamde Technisch Ondersteunende Diensten) en voor de uitvoering van operationele taken.

Het Waterbouwkundig Laboratorium van de Technisch Ondersteunende Diensten ontwikkelt kenniscentra rond waterbouwkundige infrastructuur, rond scheepvaart in ondiep water, rond de problematiek van wateroverlast en watertekorten, en op het domein van watergerelateerde modellering, gegevensverwerking en verwerking.

Het Waterbouwkundig Laboratorium startte met de organisatie van het kenniscentrum voor "varen in ondiep water", waar de kennis over varen boven en in slib en het manoeuvreergedrag van schepen in ondiep water verder werd ontwikkeld. Het verzamelen van specifieke kennis is reeds jaren bezig. Deze kennis dient ter ondersteuning van de optimalisatie van de toegang tot de Vlaamse bevaarbare waterlopen en de Vlaamse havens, maar ook ter ondersteuning van internationale projecten waar Vlaamse bedrijven bij betrokken zijn. Hiervoor wordt een hoogtechnologisch instrumentarium ingezet en verder ontwikkeld (sleeptank, simulators, schaalmodellen, numerieke modellen,...).

Het Waterbouwkundig Laboratorium bouwt daarnaast het kenniscentrum voor "Hydraulica van schutsluizen" verder uit, waar de kennis over vul- en ledigingsystemen, stromingen en golven verder ontwikkeld wordt met gebruik van een hoogtechnologisch instrumentarium (numerieke modellen, schaalmodellen, in situ metingen,...).

Ook deze kennis dient ter ondersteuning van de toegang tot de Vlaamse bevaarbare waterlopen en de Vlaamse havens, en ter ondersteuning van internationale projecten waar Vlaamse bedrijven bij betrokken zijn (bijv. expansie van het Panamakanaal).

Op termijn betreft dit kenniscentrum niet alleen de hydraulica van schutsluizen, maar de hydraulische aspecten van waterbouwkundige constructies in het algemeen.

In het kader van de uitgevoerde studies werden bijkomende (meet)gegevens verzameld. Deze zullen systematisch aangewend worden om het bestaande instrumentarium verder te valideren en waar mogelijk te verbeteren. Daarnaast zal een aanzet gegeven worden tot een efficiënt en pragmatisch kennisbeheer voor de overheid door ontsluiting van de hydraulische en waterbouwkundige kennis uit de studieresultaten van het Waterbouwkundig Laboratorium (sinds 1933) en van de publicaties van het Ministerie van Openbare Werken (sinds 1843).

Het Hydrologisch InformatieCentrum (HIC) staat in voor informatieverspreiding aan de overheidsinstanties (hoogwaterberichtgeving, stormvloedwaarschuwing, laagwaterberichtgeving, ...) en naar de burger (infoloket, gegevensontsluiting, ...). Het HIC meet op het terrein waterstanden, debieten, snelheden, sedimentconcentraties enz. en breidt zijn meetnet ieder jaar uit en automatiseert het verder om de informatieverstrekking accurater te maken. De ontwikkeling van een opleidingscentrum inzake waterbeheer in Vlaanderen voor (nieuwe) personeelsleden binnen de Vlaamse overheid (en daarbuiten) moet de overdracht van kennis en de ontsluiting van gegevens verbeteren en zo het integraal waterbeleid in Vlaanderen ten goede komen.

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

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

De afdeling Algemene Technische Ondersteuning van de Technisch Ondersteunende Diensten bouwt het kenniscentrum verder uit in de domeinen topografie, fotogrammetrie, prijsadvies, standaardbestekken en kwaliteitszorg. Voor 2008 worden volgende acties voorzien:

- Verder uitbouwen en documenteren van de website met betrekking tot prijsadvies
- uitwerken van aangepaste herzieningsformules in overleg met de aanbestedende afdelingen
- herwerken van het standaardbestek 230 voor de waterbouw in overleg met de aanbestedende afdelingen
- herwerken van het standaardbestek 240 betreffende de mechanisch en elektrische installaties en uitrustingen voor telecommunicatie in overleg met de aanbestedende afdelingen
- opstart van de uitbouw van een softwaretoepassing om normen te kunnen raadplegen
- 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.
- Kennis verder uitbouwen met betrekking tot afpalingen en het opmeten en verwerken van digitale terreinmodellen
- Kennis uitbouwen m.b.t. digitale fotogrammetrie

### ***GIS***

Veel data hebben een geografische component waardoor een Geografisch Informatiesysteem (GIS) een ideaal instrument is om deze data te ontsluiten. De waterwegbeheerders ontwikkelen en verfijnen het GIS-instrumentarium voor hun ambtsgebied. De afbakening van de domeingrenzen, de situering van concessies en vergunningen, situering van kaaimuren, ligging van functionele en/of recreatieve fietsroutes, bermbeheersplannen e.a. werden in het GIS-systeem ingebracht.



### Realisaties 2007

nv De Scheepvaart ontwikkelde en verfijnde het GIS-instrumentarium voor zijn ambtsgebied. De afbakening van de domeingrenzen, de situering van concessies en vergunningen, situering van kaaimuren, ligging van functionele en/of recreatieve fietsroutes, bermbeheersplannen e.a. werden in het GIS-systeem ingebracht.

Via een webapplicatie hebben alle medewerkers van de vennootschap vanaf hun werkplek toegang tot alle geografische gegevens. Voor de verschillende functionele afdelingen werden specifieke informatielagen uitgewerkt die hen toelaten sneller en accurater van het GIS gebruik te maken.

Ook Waterwegen en Zeekanaal nv werkte verder aan GIS voor zijn ambtsgebied:

- de stremmingen op het Zeekanaal worden ingevoerd in het GIS en via het GIS-intranet intern raadpleegbaar.
- Langs het Zeekanaal worden alle kabels en leidingen opgemeten en ingetekenden gevisualiseerd in het GIS en via het GIS-intranet intern beschikbaar gemaakt.
- De percelen in eigendom, in beheer, in concessie of in erfpacht worden op basis van de vectoriele kadasterplannen toegevoegd aan de GIS-databank en ter beschikking gesteld op het GIS-intranet.

Het Waterbouwkundig Laboratorium houdt in zijn databankstructuur rekening met de ruimtelijke component van de data en heeft hiervoor o.a. een SDE-databank. Bij modelleringsprojecten wordt GIS ingezet voor pre- en postprocessing en o.a. door de ontwikkeling van softwaretools.

Het beleidsdomein MOW werkt mee aan de uitbouw van MERCATOR: een collectie beleidsgerelateerde GIS-bestanden die up-to-date gehouden dient te worden aangezien ze nodig zijn om de werking van een waaier aan bedrijfstoeepassingen binnen de beleidsdomeinen Leefmilieu Natuur en Energie (LNE), MOW en Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed (RWO) te garanderen.

### Te realiseren 2008

nv De Scheepvaart gaat de verschillende databestanden voor de uitbouw van zijn GIS verder aanvullen, verfijnen en up to date houden.

Inzake haar GIS-toepassingen plant Waterwegen en Zeekanaal NV in 2008 de volgende acties:

- Een groot deel van de overslaginfrastructuur is nog niet aanwezig in de GIS-databank. Deze infrastructuur (publieke en private kaaimuren, kaaimuren die momenteel niet gebruikt worden, aanmeerplaatsen, steigers, ...) wordt opgelijst, zodat deze kan verwerkt worden in de databank en gevisualiseerd kan worden op het GIS-intranet. Het lokaliseren van de mogelijkheden die onze waterwegen nu reeds kunnen bieden, houdt een enorme meerwaarde in. Zowel in planningsprocessen als in vragen vanuit de bedrijfswereld is deze informatie van cruciaal belang.
- Op het GIS-intranet wordt een nieuw loket aangemaakt voor de watertoets. Hierin zullen data en thematische kaarten beschikbaar gesteld worden die nodig zijn voor een routinematig gebruik in het kader van de watertoets.

Het departement MOW en meer specifiek de afdeling Algemene Technische Ondersteuning organiseert de stuur- en werkgroepen voor MERCATOR teneinde afspraken te maken met de beleidsdomeinen LNE en RWO met het oog op de actualisatie van de bestaande gegevens (lagen) op de MERCATOR-server en het uitwerken van een korte en langetermijnvisie over de samenwerking hieromtrent door de drie beleidsdomeinen.

### ***Kennismanagement Agentschap Wegen en Verkeer***

De uitbouw van 'kennismanagement' is in volle ontwikkeling binnen het Agentschap Wegen en Verkeer. De toepassing Kennisbeheer brengt via een actieve inventarisatie en codificatie alle relevante kennis per kenniscluster in kaart.

### Realisaties 2007

De 'kenniscluster beheerders' screenen in 2007 alle informatie, gekoppeld aan de centrale kennisstructuur op hun geldigheid en volledigheid.

In 2007 wordt bij de verdere uitbouw van de kennisstructuur het accent gelegd op het uittekenen van een globale processtructuur waaraan de kennis, verzameld per kenniscluster, gekoppeld wordt. Tevens wordt een aanvang genomen met het standaardiseren en automatisch verwerken van formulieren.

De intranet website van het Agentschap wordt omgebouwd volgens de structuur van "kennisbeheer". Op deze wijze wordt de kennisoverdracht nog meer gestandaardiseerd en vereenvoudigd.

### Te realiseren 2008

In 2008 wordt de toepassing 'kennisbeheer' verder ontwikkeld en verder aangevuld. Hierbij zullen alle processen verder tot op detailniveau worden uitgetekend.

## *ISO certificatie Agentschap Wegen en Verkeer*

Het Agentschap Wegen en Verkeer wil voor individuele afdelingen een ISO certificatie behalen voor één van haar belangrijkste activiteiten, namelijk het proces 'Investerings'. Het doel van de ISO certificatie is om het vertrouwen van de klanten te winnen en behouden, een klantgerichte dienstverlening te realiseren en soepel inspelen op evoluties in complexere omgeving. Tevens zal intern door een grotere procesbeheersing en procesmatig werken de performantie binnen de organisatie vergroten.

De afdelingen EMG en EMA zijn momenteel al in het bezit van een ISO 9001/2000 certificaat voor de volledige werkingen van de afdelingen.

### Realisaties 2007

In 2007 is een projectleider aangesteld, alsook zijn een projectplan en een timing uitgewerkt. Het streven is om de procedures en het kwaliteitshandboek eenvormig te beschrijven voor heel het agentschap.

De eerste (driejaarlijkse) hercertificatie van de afdelingen EMG en EMA zijn voor eind 2007 gepland.

### Te realiseren 2008

In 2008 zullen de vijf territoriale wegenafdelingen en de centrale afdeling Verkeerskunde het certificatieproces individueel doorlopen voor de certificatie volgens de ISO 9001/2000 norm.

De centrale afdeling Wegenbouwkunde zal in 2008 de certificatie doorlopen voor het labo volgens de ISO 17025 norm.

## *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). Op basis van de afgewerkte analyse werd in oktober 2006 van start gegaan met de verdere functionele uitbreiding van ADA. Tegelijkertijd wordt deze toepassing, die als hoofddoel heeft relevante geografische data naar de eigen personeelsleden via intranet te ontsluiten, voorzien van een nieuwe technologie, die garant staat voor een verbetering van de gebruikersvriendelijkheid én flexibiliteit. Deze uitbreiding zal eind 2008 afgerond zijn.

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 wordt binnen ADA een meldingsprocedure ontwikkeld, die de opmeters op regelmatige tijdstippen een overzicht geeft van geplande, in uitvoering zijnde en uitgevoerde infrastructuurwerken. Dit vergemakkelijkt de planning

van de terreinmetingen. Koppelingen met andere bedrijfstoepassingen worden in 2007 verder uitgewerkt.

De Vlaamse overheid werkt steevast aan een verbetering van de ontsluiting en uitwisseling van kabel- en leidinginformatie via het Kabel en Leidingen InformatiePortaal (KLIP). Het huidige KLIP, operationeel sinds 1 maart 2007, maakt het mogelijk om de plannen van kabels en leidingen op een gestandaardiseerde wijze aan te vragen. Als beheerder van het openbaar domein en van diverse kabel- en leidinginstallaties en als een belangrijke uitvoerder van werkzaamheden zijn zowat alle entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in hoge mate betrokken bij de verdere uitbouw en ontwikkeling van KLIP.

Om op termijn de informatie, meestal onder de vorm van plannen, direct en digitaal ter beschikking te stellen van de planaanvrager zijn goede afspraken nodig. Deze afspraken worden vastgelegd in het zogeheten Informatiemodel Kabels en Leidingen (IMKL). Zo kunnen de analoge kaarten op termijn mogelijks verdwijnen en vervangen worden door digitale (kaart)informatie over kabels en leidingen. De invoering van het nog op te stellen IMKL in het KLIP is pas mogelijk indien een uniforme grootschalige topografische ondergrond, het Grootschalig Referentie Bestand (GRB), beschikbaar is. Het GRB zal gemeente per gemeente afgewerkt worden. De eerste zijn reeds beschikbaar. Volgens de planning zullen de laatste beschikbaar zijn in 2013.

### ***Kenniscentrum rond verkeer, vervoer en verkeerstelematica***

Binnen het Verkeerscentrum wordt samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit 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.

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

Binnen het kenniscentrum van het Verkeerscentrum zal aandacht worden 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 Verkeerscentrum beschikt over een testsite gelegen langs de E313/E34 te Ranst. Op deze site wordt verder onderzoek gedaan naar de performantie, de mogelijkheden en de haalbaarheid van het op grote schaal uitrollen van ondermeer technologie voor nummerplaaatherkenning evenals systemen voor het dynamisch bepalen van aslasten.

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.

### 1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur

Op 11 oktober en 7 december 2005 bereikte het Overlegcomité Federale Regering – Gemeenschaps- en Gewestregeringen een principieel akkoord om sommige belangrijke projecten uit het investeringsprogramma van Infrabel te prefinancieren, zodat deze sneller kunnen worden uitgevoerd..

De bijdrage van het Vlaamse gewest in de lasten van de prefinanciering is vastgesteld op 120 miljoen euro.

Op 5 december 2006 werd een prefinancieringscontract voor de haven van Zeebrugge ondertekend. Dit contract heeft betrekking op de vorming van Zeebrugge en de nieuwe bundel Zwankendamme en op de bundels Pelikaan en Wielingen. De geschatte kostprijs van deze werken bedraagt 102,4 miljoen euro (prijzen 2005). De financiële inbreng van het Vlaamse Gewest is vastgesteld op 13 miljoen euro. De uitvoering van de werken gebeurt in fasen, en is gespreid over de jaren 2007 tot 2015.

Met het oog op de verwezenlijking van deze projecten met prefinanciering zijn in de begroting 2008 610.000 euro voorzien.

De aanleg van de sporen in de bundel Voorhaven West en de omvorming van de bundels Pelikaan en Overgave vormen de eerste onderdelen van dit project.

De Liefkenshoekspoorverbinding te Antwerpen beoogt een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het Deurganckdok en het vormingsstation Antwerpen-Noord op rechteroever. Op 25 augustus 2006 is de MER voor de Liefkenshoekspoorverbinding goedgekeurd. De totale lengte van het tracé, met inbegrip van de tunnel, bedraagt 16 km en vertegenwoordigt een investering van 684,2 miljoen euro (prijzen 2005), waarvan Infrabel het gedeelte spoorwerken (49,4 miljoen euro) zelf zal realiseren. Het resterende bedrag van 634,8 miljoen euro wordt ingebracht in een PPS-project. Op 19 april 2006 werd door Infrabel een oproep tot kandidaten voor de Liefkenshoekspoorverbinding gelanceerd. De ondertekening van de PPS-overeenkomst zal in het najaar van 2007 plaatsvinden, zodat de werken midden 2008 kunnen starten, met het oog op een indienstneming voorjaar 2013.

De financiële inbreng van het Vlaamse Gewest voor dit project bedraagt 107 miljoen euro waarvan 7 miljoen euro in 2007, 16 miljoen euro in 2008, 24 miljoen euro in 2009, 32 miljoen euro in 2010 en 28 miljoen euro in 2012. Op 8 juni 2007 keurde de Vlaamse Regering het ontwerpbesluit goed houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) “Liefkenshoek Spoortunnel”.

Na deze voorlopige vaststelling is het openbaar onderzoek inmiddels afgerond, en wordt ook de bouwaanvraag voorbereid met het oog op indiening in november 2007.

De thans lopende investeringen van Infrabel omvatten de aanleg van de westelijke ontsluiting op de Linkeroever (zgn. Westboog te Zwijndrecht/Melsele) en de verdere uitbreiding van de bundel Zuid.

Aangaande de zeehaven van Gent zal de grootste spooruitbreiding gedurende de komende jaren zich situeren op de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen, meer bepaald in de omgeving van het nieuwe Kluizendok. Het betreft hier de aanleg van ontsluitingsinfrastructuur naar de kaaien en een bijkomende achterkaaibundel (Zandeken) van maximaal 16 sporen.

De lopende spoorweg investeringen in de Gentse zeehaven zijn de aanleg van 4 sporen van de bundel Groene Banaan en de aanleg van nieuwe overwegen ingevolge de omlegging van de lijn 55.

Wat de zeehaven van Oostende betreft, realiseert Infrabel momenteel de nieuwe spoorontsluiting van Passendale I.

### 1.3.8. Monitoren van de verkeersveiligheid

In het project “Wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen” (zie ook hoofdstuk 1.1.4.) is voorzien dat de veiligheid van de punten die reeds aangepakt zijn wordt opgevolgd. Hiertoe 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 het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze gegevens worden binnen het agentschap geregistreerd met als doel de impact van de genomen infrastructuurmaatregelen op de verkeersveiligheid te monitoren. Bij de gedetailleerde analyse zal beroep gedaan worden op de expertise van het steunpunt Verkeersveiligheid.

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 alvorens als broninformatie ter bepaling van de meest prioritaire projecten te kunnen 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**

De luchthavens vormen economische toegangspoorten door het aanbieden van efficiënt passagiers- en vrachttransport. Op deze wijze dragen zij bij tot een verbetering van de bereikbaarheid van en vanuit Vlaanderen, hetgeen in een open en globaliserende wereld een absolute noodzakelijkheid is. Zo kunnen ook de logistieke troeven van Vlaanderen, welke voortspruiten uit onze centrale geografische ligging, op een duurzame wijze worden benut.

Vlaanderen wil daarbij uitgaan van een geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling, waarbij de diversiteit van de luchtvaartsector en de complementariteit van de luchthavens van Zaventem, Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem onderkend worden. De duurzame uitbouw van deze luchthavens, in samenwerking met de private sector, vormt het uitgangspunt van het Vlaams luchthavenbeleid. Hierbij geldt als belangrijke uitdaging de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit met elkaar te verzoenen.

Tussen de regionale luchthavens wordt een “level playing field” bewerkstelligd, waarbij elke luchthaven kansen heeft om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken binnen een balanced growth. Dit impliceert dat ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als regionale luchthaven erkend wordt.

#### **2.1.1. Projecten**

##### *De Vlaamse Luchthavencommissie*

In de schoot van de Sociaal Economische Raad van Vlaanderen werd op 25 november 2005 de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) opgericht als platform voor structureel overleg over het Vlaamse luchthavenbeleid.

De VLC kende tot op heden een intense werking. Zij bracht advies uit over het ontwikkelingsperspectief waarin de strategische beleidsopties voor de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem geformuleerd en uitgewerkt worden.

De Commissie analyseerde ook de 34 aanbevelingen van het Vlaams Forum Luchtvaart om die te vertalen in voor de VLC relevante actiepunten.

Uiteraard werd ook de strategische visienota m.b.t. de Vlaamse regionale luchthavens toegelicht en geadviseerd. Tegelijk werd de Vlaamse Luchthavencommissie geïnformeerd over de stand van zaken aangaande de beheershervorming van de drie regionale luchthavens. De Vlaamse Luchthavencommissie wordt eveneens betrokken bij de verdere procedure tot verzelfstandiging van de Vlaamse regionale luchthavens, met name via een formele adviesaanvraag over het voorontwerp van decreet voor het beheer van de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem. Anderzijds behoort het

tot de autonomie van de Vlaamse Luchthavencommissie om kwesties naar voor te brengen en uit te diepen die zij voor het Vlaamse luchthavenbeleid belangrijk acht.

### *De beheersstructuur verzelfstandigen.*

#### Realisaties 2007

Overeenkomstig de strategische visienota voor de regionale luchthavens, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 2 juni 2006, heeft het Vlaams Instituut voor de Logistiek voor de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem een businessplan uitgewerkt, onder begeleiding van een regionale werkgroep. Deze businessplans werden in maart 2007 afgewerkt.

Beide businessplans omvatten eveneens een principiële voorstel voor een organisatiestructuur en een inventaris van mogelijke lokale partners.

Tevens werd nagegaan hoe en in welke mate het Vlaamse Gewest de publieke functies zoals beveiliging en brandweer onder haar verantwoordelijkheid kan behouden en welke investeringen in infrastructuur het gewest nog voor haar rekening kan nemen om de noodzakelijke certificering van de luchthavens te behouden.

De businessplans hebben ook aangetoond dat groeiscenario's mogelijk zijn binnen de bestaande milieuvergunning.

De businessplans vormen de basis voor het betrekken van andere overheden en van de privésector bij de luchthavenexploitatie.

Bij de opmaak van de businessplans is gebleken dat de opsplitsing in een LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM) als vennootschap van publiek recht en een LuchthavenExploitatiemaatschappij (LEM) als vennootschap van privaat recht zeer geschikt is als beheersvorm voor de luchthavens.

Deze opsplitsing komt voort uit de vaststelling, ook gemaakt door de Vlaamse Luchthavencommissie, dat de rendabele uitbating van de Vlaamse regionale luchthavens zonder overheidssteun niet realistisch is. Die overheidssteun moet dan wel beperkt zijn tot de basisinfrastructuur en de publieke functies inzake luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging. Die overheidssteun kan geheel of gedeeltelijk zijn.

Op basis van deze businessplans werd een voorontwerp van decreet opgesteld voor de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem dat op 28 september 2007 door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Dit voorontwerp werd nadien voor advies voorgelegd aan de SERV (Vlaamse Luchthavencommissie), aan de MINA-Raad en aan het sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap – Vlaams Gewest wat de personeelsaspecten betreft, om vervolgens voor advies aan de Raad van State te worden bezorgd.

De structuur welke in dit decreet wordt voorgesteld houdt in dat voor elk van de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem een **LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij (LOM)** wordt opgericht, welke de vorm zal aannemen van een Extern Verzelfstandigd Agentschap. Deze LOM is verantwoordelijk voor de ontwikkeling, de instandhouding en het beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur van de luchthaven, samen met het operationeel houden van de luchthaven (inclusief brandweer en dergelijke). De LOM is derhalve verantwoordelijk voor het blijvend voldoen aan de huidige en toekomstige International Civil Aviation Organization (ICAO)-eisen op het vlak van de basisinfrastructuur.

De LOM stelt deze ICAO-conforme basisinfrastructuur ter beschikking aan de LEM, tegen een concessievergoeding.

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.

Daarnaast wordt de eigenlijke exploitatie van de luchthaven overgedragen aan een **LuchthavenExploitatieMaatschappij (LEM)**. De LEM is een nv van privaatsrecht die zich uitsluitend richt op de vermarkting van de luchthaven. De LEM is derhalve verantwoordelijk voor het zo goed mogelijk uitbaten van de mogelijkheden aan aëronautische (luchtverkeer en –vervoer) en non-aëronautische zijde (waaronder vastgoed). 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.

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, waarbij in het kader van de gunning gelijke behandeling en transparantie worden gerespecteerd. Hiertoe wordt een oproep tot potentiële kandidaten gericht, waarbij de essentiële bepalingen voor het latere bestek zullen worden meegedeeld.

De LOM zal door een beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering worden aangestuurd.

De LOM sluit op haar beurt een concessieovereenkomst af met de LEM. De LEM betaalt een concessievergoeding aan de LOM voor het ter beschikking stellen van een gecertificeerde luchthaveninfrastructuur.

De Vlaamse overheid zal de LEM rechtstreeks vergoeden voor de uitvoering van de taken verbonden aan de luchtvaartveiligheid en de luchthavenbeveiliging.

#### Realisaties 2008

Het ligt in de bedoeling om in het najaar van 2008 de besluitvorming rond de nieuwe structuur af te ronden samen met het aantrekken van geschikte partners voor de exploitatie van de regionale luchthavens.

#### *Luchthaven Oostende*

Bij splitsing in LEM/LOM injecteert het Vlaamse Gewest eigen vermogen in de LOM ter financiering van de investeringen in de basisinfrastructuur en de luchthavenbeveiliging. Het gaat om investeringen zoals de verbreding van de taxiweg inclusief de verlichting, KWS-afscheiders apron I & III, vernieuwen van de toplaag en de betonzone van de startbaan en riolering. Dit investeringsprogramma gespreid over de periode 2008 – 2014 wordt geraamd op 17 miljoen euro.

#### *Luchthaven Kortrijk-Wevelgem*

De financiële inbreng van het Vlaamse Gewest in de LOM blijft beperkt tot de voor de toekomst nog vereiste investeringen in basisinfrastructuur (geraamd op 5,5 miljoen euro), nodig om de luchthaven op ICAO 2B peil te brengen én te houden.

Alle andere investeringen vanuit de LOM dienen gefinancierd te worden vanuit de eigen opbrengsten van de LOM.

Voor de beide luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem wordt een lastenboek voorbereid met het oog op het aantrekken van private partners.

#### *Luchthaven Antwerpen*

Het regeerakkoord gaf aan dat de Antwerpse regio recht heeft op het behoud en de uitbouw van een regionale zakenluchthaven. Daartoe zullen de regeringsbeslissingen van 3 maart 2000, 19 juli 2002, 27 juni 2003 en 16 januari 2004 onverkort worden uitgevoerd.

De luchthaven Antwerpen staat voor een dringende investering met het oog op het behoud van de certificatie, nl. de aanleg van een verplichte veiligheidsstrook, bestaande uit een baanstrook van 60 meter en van een Runway End Safety Area (RESA) van 90 meter, waarvoor het Directoraat-generaal Luchtvaart de datum van eind februari 2009 voor de voltooiing van dit project heeft vooropgezet. Het niet tijdig realiseren van deze door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verplichte veiligheidsstrook van 150 meter lengte, in het verlengde van de startbaan 11 zal een intrekking van de certificatie, gebaseerd op een categorie 3 C luchthaven, tot gevolg hebben. Het beschikken over een certificatie is echter noodzakelijk om de huidige activiteiten als zakenluchthaven te kunnen verderzetten. Aan de kant Berchem is deze veiligheidsstrook van 150 meter wel aanwezig.

Midden februari 2005 bleek dat er, om de onderhandelingen verder te kunnen afronden, eerst duidelijkheid vereist was omtrent de haalbaarheid van de verschillende planalternatieven.

Daarom werd, in het kader van de onderhandelingen en in opdracht van het geselecteerde consortium een plan-MER opgemaakt, dit op basis van het plan ingediend door het consortium alsook op basis van een aantal plan-alternatieven. Het plan-MER werd op 10 mei 2007 door de dienst MER goedgekeurd.

Voor de aanleg van deze veiligheidsstrook werden de volgende drie alternatieven aan een plan-MER onderworpen:

- de aanleg van een tunnel in de Krijgsbaan (geactualiseerde kostprijs: 33,4 miljoen euro excl. onteigeningen, aansluiting van het bedrijventerrein en aanleg van de RESA, excl. BTW)
- de aanleg van een korte omlegging (met korte tunnel) buiten het domein van het Fort III van Borsbeek – dit project kan gerealiseerd worden in 2 fasen (kostprijs eerste fase: 8,4 miljoen euro, excl. onteigeningen 2,5 miljoen euro; kostprijs tweede fase: 5,7 miljoen euro)
- de aanleg van een omlegging doorheen het Fort-domein: (9,25 miljoen euro, excl. onteigeningen 3,5 miljoen euro).

Het plan-MER kwam tot de algemene conclusie dat de tunnel in de Krijgsbaan, die in het PPS-voorstel was uitgewerkt, de beste resultaten geeft op milieu-gebied, maar dat het alternatief van een beperkte omlegging buiten het Fort eveneens aanvaardbaar is. De aanleg van een omlegging door het Fort is vanuit de discipline Fauna en Flora beschouwd als onaanvaardbaar, omwille van de aantasting van het habitatgebied en omdat er alternatieven zijn die niet door het habitatgebied gaan.

Gelet op de bevindingen van het plan-MER en gelet 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.

Deze omlegging heeft volgende algemene kenmerken:

- tracé voor wegverkeer tegen 70 km per uur ;
- lengte van de omlegging: 1.280 m ;
- geen oponthoud meer van het wegverkeer voor landende en opstijgende vliegtuigen ;
- 2 x 2 rijstroken met afgescheiden fietspaden, zoals voorzien in het ontwerp-streefbeeld voor de R11.

Rekening houdend met de keuze voor alternatief 3 is onmiddellijk gestart met de opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP) voor het gewijzigde tracé van de Krijgsbaan. De plenaire vergadering hieromtrent vond plaats op 23 augustus 2007. Het GRUP voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen zal gebaseerd zijn op het aangepaste en goedgekeurde businessplan van de geselecteerde private partner. Het zal opgenomen worden in het globale RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen.

Uitgaande van de conclusies en aanbevelingen van het plan-MER, zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de mobiliteitsmaatregelen concretiseren (incl. kostprijs en financiering), welke zullen worden opgenomen in het GRUP voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De



milderende maatregelen op het vlak van mobiliteit zullen ook afgestemd worden met de lopende studie in verband met het sluipverkeer in de zuid-ostrand van Antwerpen en met de betrokken lokale besturen van Antwerpen, Mortsels en Borsbeek.

Tegelijkertijd werden de onderhandelingen met het consortium (commerciële partner) en de regionale partners respectievelijk verder gezet. Op basis van een aangepast businessplan zal PMV een finale financiële studie maken voor de op te richten PPS-vennootschap.

#### ***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 samenwerkings-overeenkomst 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. Via deze samenwerkingsovereenkomst zijn de verplichtingen welke uit de verordeningen voortvloeien omgezet in een interne rechtsorde en is een structureel kader geschapen waarin de concrete en materiële uitvoering van deze verplichtingen kan geoptimaliseerd worden.

Deze overeenkomst regelt o.m. de bevoegdheidsverdeling en de samenwerking met het federale Directoraat-generaal Luchtvaart, alsmede de specifieke opleiding voor het luchthavenbeveiligingspersoneel.

In dit kader hebben de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen een beveiligingsplan opgesteld.

#### ***De regionale luchthavens certificeren.***

De luchthaven Oostende-Brugge heeft een certificatie categorie 4E bekomen.

De luchthaven Antwerpen heeft de certificatie van de categorie 3C bekomen. Hiertoe werd in 2006 onder meer een beperkte ontbossing van het Fort-domein doorgevoerd en werden bomen en andere obstakels verwijderd of bebakend die de veiligheidsvlakken doorsneden.

Deze ingreep was onvermijdelijk om de luchthavenactiviteit te laten voortbestaan en het landen en opstijgen aan deze zijde veilig te laten verlopen.

Met het oog op het groen karakter van het Fort zal in 2008, in samenwerking met het Agentschap Natuur en Bos en met de gemeente Borsbeek een beheerplan voor het Fort-domein opgesteld worden dat gericht is op een herwaardering van het gebied en dat ook zal voorzien in een permanente vrijwaring van de veiligheidsvlakken.

#### ***De toekomst van de luchthaven Antwerpen veilig stellen.***

Op 6 juni 2006 werd de vernieuwde vertrek- en aankomstzone van de luchthaventerminal in gebruik genomen. In 2007 en 2008 wordt ook werk gemaakt van het creëren van bijkomende bouwrijpe zones voor het bouwen van vliegtuigloodsen ten behoeve van de zakenluchtvaart. Tegelijk zullen enkele verouderde loodsen, eigendom van de luchthaven, gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwe projecten van de private sector.

Deze nieuwe vraag toont aan dat de activiteit op de luchthaven Antwerpen opnieuw in een positieve spiraal is terechtgekomen.

Zie ook 'De beheersstructuur verzelfstandigen'

#### ***Investeren in de capaciteit van de luchthaven Oostende-Brugge***

Het ontbreken van voldoende loodruimte voor luchtvracht vormde op vele ogenblikken een knelpunt bij de luchthavenexploitatie. In het najaar van 2006 is op de luchthavengebonden bedrijfzone ten zuidoosten van de luchthaven een nieuw complex in gebruik genomen dat voorziet in een nieuwe vrachtloods van 4000 m<sup>2</sup>. Daarnaast werd ook een infrastructuur voorzien voor de toegang van land-

naar luchtzijde alsook een vooruitgeschoven brandweerpost. Een merkelijke groei van het luchtvrachtvervoer dat op de luchthaven behandeld wordt, is hiervan het zichtbare gevolg.

De investeringsmiddelen voor 2008 zijn hoofdzakelijk bestemd voor de aanpassing van de rioleringen, herstellingswerken aan de parkeerzones voor vliegtuigen (Aprons) en de taxiwegen, de uitbreiding van de voertuigenparking voor passagiers, de aankoop van een nieuwe bagagescanner, de automatisering en de uitbreiding van de check-in balies, de aanpassing van de verkeerstoren voor de plaatsing van een nieuwe radar door Belgocontrol, de sanering van de vroegere camping “De Kalkaert”.

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 KHBO en het Vlaams Luchtvaartcentrum) actief ondersteund en doet de luchthaven inspanningen om haar industrieel erfgoed te bewaren.

Zie ook ‘De beheersstructuur verzelfstandigen’

#### ***De toekomst van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vrijwaren.***

Teneinde de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te ondersteunen in het behalen en behouden van de noodzakelijke certificatie werd in de begroting 2008 opnieuw een subsidie opgenomen van 764.000 euro voor de volledige financiering van de loon- en werkingskosten van de luchthavenbrandweer (welke voldoet aan de categorie 4-vereisten).

De noodzakelijke investeringen 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.

Zie ook ‘De beheersstructuur verzelfstandigen’

#### ***Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem***

Bij de opmaak van de Strategische visie Zaventem 2025 wordt 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.

Met het oog op de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthavenregio rond Zaventem werd het START-project 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.

De multimodale wegontsluiting vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt, waarbij een gevoelige versterking van de rol van het openbaar vervoer het uitgangspunt vormt, naast een verbetering van de bereikbaarheid over de weg. Daarnaast is het nodig te voorzien in bijkomende bedrijventerreinen, deels via reconversie. Hiertoe zijn de nodige middelen voorzien, gaande van 50 miljoen euro in 2006 tot 60 miljoen euro in 2009.

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 A3/E40-Gent en A1/E19)
- Optimalisatie van de R0 – Oost (vak A3/E40-Leuven – A4/E411)

Vervolgens zal de toegankelijkheid en de ontsluiting van de overige bedrijvzones verbeterd worden:

- A12 – Meise (bedrijvzone Meise-Westrode);
- N1 – Budasteenweg (Kanaalzone Vilvoorde Watersite).
- R22 – Woluwelaan (reconversie Machelen-Vilvoorde);
- N2 – West (o.a. Loozenberg 3);

#### Realisaties 2007

Sinds 2006 werden de eerste budgetten toegekend voor het START-project. Deze kredieten (25,9 miljoen euro in 2007) werden bij de begrotingscontrole 2007 toegevoegd aan het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Hiermee zullen dit jaar voornamelijk de nodige studies en onteigeningen betaald worden.

Het vak A1/E19 en N211 maakt deel uit van het Diaboloproject in samenwerking met Infrabel. Voor de wegeninfrastructuur zal het complex nr. 12 Vilvoorde – Luchthavenlaan wordt vervolledigd met bijkomende op- en afritten aan de noordzijde. Er wordt een nieuwe viaduct, primaire I, aangelegd bovenop de N211 dat over de N21, Haachtsesteenweg, rechtstreeks de zone Brucargo zal verbinden met de A1/E19. Ten noorden van het nieuwe complex wordt er eveneens een fietsbrug gerealiseerd. De financiering hiervan gebeurt via Via-Invest (zie ook hoofdstuk 1.3.2.). De voorziene planning van de werken loopt van oktober 2007 tot 2011.

#### Te realiseren 2008

Ook in de komende jaren zullen budgetten voor het realiseren van deze projecten worden voorzien op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Voor 2008 werd hiervoor op de investeringskredieten alvast 25,9 miljoen euro voorzien.

De heraanleg van de kruising tussen de R22 en N1, Budasteenweg en Diegemstraat, is aanbesteed in 2007. De start der werken wordt verwacht tegen eind 2007 en de werken zullen doorgaan in 2008.

Voor het vak van de R0 tussen de aansluiting met de A1/E19 en A3/E40 is de studieopdracht voorontwerp afgehandeld en wordt de aanbesteding voorzien in 2009. Tevens is voor dit vak de studie voor de viaducten R11 en R12 uitgevoerd en gebeurde de aanbesteding eind 2007. De start van de uitvoering is gepland begin 2008.

Voor het vak van de R0 tussen de aansluiting met de A10/E40 en A12 is de studieopdracht ‘voorontwerp’ in uitvoering en de aanbesteding van de infrastructuurwerken is voorzien voor 2009. Het risicomangement voor dit project werd opgestart begin augustus 2007.

Voor het vak A12 Westrode is de studieopdracht ‘voorontwerp’ uitgevoerd en wordt de aanbesteding van de infrastructuurwerken voorzien voor eind 2008.

### **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 2007

De bermbeheersplannen voor de E313/A13 in Antwerpen en de E40/A10 in Oost-Vlaanderen zullen nog voor het einde van dit jaar worden afgewerkt.

Er werd inmiddels ook gestart met de opmaak van het bermbeheersplan voor de N49 district Sint-Niklaas, de R2 in Oost-Vlaanderen, de N49 in district Eeklo en de E40/A10 in Vlaams-Brabant. Dit betekent dat er eind 2007 een goedgekeurd bermbeheersplan bestaat voor ruim 4/5 van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde autosnelwegbermen.

In 2007 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 2008

In 2008 zal verder gewerkt worden aan het opstellen van de bermbeheersplannen. Eind 2008 zal het aandeel goedgekeurde bermbeheersplannen opgelopen zijn tot boven de 90% 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.

In 2006 werd in de provincie Oost-Vlaanderen langs de N42 een proefproject opgestart voor ecologisch bermbeheer d.m.v. begrazing door schapen. Dit werd in 2007 verder opgevolgd en dit zal ook verder opgevolgd worden in 2008.

###### *Biocidegebruik*

Streefdoel is om in 2011 de wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer het onkruidbeheer 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 2007

In het kader van het reductieprogramma voor biociden werd in 2007 reeds 40% van de wegen van het Agentschap Wegen en Verkeer gifvrij beheerd.

In een nota m.b.t. ecologische beplantingen wordt toegelicht hoe d.m.v. het gebruik van inheemse soorten kan worden gestreefd naar een evenwichtig ecosysteem zodat onkruid geen kans meer krijgt, en dus minder biociden moeten worden gebruikt.

Zie ook inzake het beheer van de waterwegen hoofdstuk 3.2.3. Projecten met betrekking tot de functie 'bescherming van het milieu – afbouw chemische bestrijdingsmiddelen.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal er gestreefd worden het deel zonder gebruik van biociden beheerde wegvakken te verhogen naar 50%.

### *Winterdienst*

#### Realisaties 2007

In uitvoering van een aantal aanbevelingen van Interne Audit werd in 2006 werk gemaakt van de ontwikkeling van een eenvormig en eenvoudig informaticasysteem voor de opvolging en administratieve en financiële afhandeling van de winterdienstprestaties van de door het Agentschap Wegen en Verkeer ingeschakelde privé-aannemers. Dit uniforme systeem is in de winter 2006-2007 in 5 pilootdistricten uitgetest, maar door de zachte winter zijn er minder relevante gegevens. In de winter 2007-2008 wordt het programma uitgebreid naar 10 van de 30 districten. In 2008-2009 zal er gestreefd worden naar het veralgemeend invoeren van het systeem.

De ontsluiting via het internet van het bestaande gladheidmeetsysteem werd 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. Zo kunnen op voorhand het parcours met de benodigde hoeveelheid dooimiddelen geprogrammeerd worden om zo het verbruik van dooimiddelen te reduceren.

Tevens is er een uniform bestek voor het strooien van fietspaden beschikbaar vanaf 2007-2008. Dit is raadpleegbaar op het intranet van het Agentschap Wegen en Verkeer.

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal verder gegaan worden met de aankoop van materieel voor automatisch strooien en zal het in 2005 en 2006 aangekochte materieel aangepast worden aan deze techniek. Een interne opleiding voor coachen met betrekking tot het automatisch strooien zal worden georganiseerd ten einde de kennis te verspreiden in alle districten van het agentschap.

Er is een start gemaakt met de herziening en de aanpassing van de in 2001 opgestelde omzendbrief aangaande de technische richtlijnen betreffende de uitvoering van de winterdienst. Deze aanpassingen lopen parallel met de bovenvermelde administratieve en financiële afhandeling van de winterdienstprestaties. Deze aanpassingen zullen samen met het informatiesysteem afgewerkt zal zijn tegen de winter 2008-2009.

### *Ontsnippering*

#### Realisaties 2007

In 2007 werd verder gewerkt aan het ter beschikking stellen van informatie met het oog op de integratie van ontsnipperende maatregelen in alle lopende wegenprojecten. Daarom werden de "Ontwerprichtlijnen Natuurtechniek" die eerder al gepubliceerd werden via de interne website van het Agentschap Wegen en Verkeer, nu ook via de internetwebsite ([www.wegen.vlaanderen.be](http://www.wegen.vlaanderen.be)) ter beschikking gesteld van de externe ontwerpbureaus en gemeentebesturen.

Bij een aantal wegenprojecten werden in 2007 faunapassages aangelegd. Ook werd in enkele streefbeeldstudies meer aandacht besteed aan het herstellen van natuurlijke verbindingen.

De belangrijkste realisatie was het project ter hoogte van het 'Hellegat' te Holsbeek. Door de samenwerking van het Agentschap Wegen en Verkeer met het Regionaal Landschap Noord-Hageland en de gemeente Holsbeek werd een onderdoorgang van de A2 omgevormd tot een gecombineerde

doorgang voor fauna en lokaal verkeer, werd een ecokoker onder de autosnelweg geperst en werd een ecoraster geplaatst.

Eind januari 2007 is een ontsnipperingsstudie opgestart voor de E40/A10. Deze zal begin 2008 afgerond worden.

Voor de realisatie van het project aan de E19/HSL in samenwerking met Infrabel, werd vooral gewerkt aan het vergroten van het maatschappelijke draagvlak voor de realisatie van de laatste 2 projecten (ecoduct en bermbrug).

#### Te realiseren 2008

In 2008 zal getracht worden de aanleg van ecokokers of ecoduikers tijdens lopende wegenwerken nog meer toe te passen.

Verder zal ook een aanzet gegeven worden voor de aanleg van het ecoraster langs de E19.

Aan de E19/HSL zal ter hoogte van Schoten een bestaande brug voor beperkt lokaal verkeer worden omgevormd tot 'bermbrug'. Dit project moet nog verder worden uitgewerkt in samenwerking met de gemeente Schoten en Infrabel.

### *Geluid*

#### Realisaties 2007

De Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 'inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (richtlijn omgevingslawaai ROL)' werd omgezet in deel 2 van VLAREM II via het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005). Deze richtlijn verplicht de lidstaten om voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners strategische geluidsbelastingkaarten op te stellen. Voor de meest belaste situaties, zoals vastgelegd in de geluidsbelastingkaarten, moeten geluidsactieplannen worden uitgewerkt. Dit dient te gebeuren op basis van normen die door de lidstaten worden bepaald. Over dit alles moet het publiek worden voorgelicht.

In eerste fase worden de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar, in totaal ± 2000 km van het Vlaamse gewestwegennet, meegenomen. De procedure voor opstelling van de geluidsbelastingkaarten is aanbesteed en gestart eind september 2007. De resultaten zullen beschikbaar zijn halverwege 2008.

#### Te realiseren 2008

De normen betreffende geluidsbelasting zullen worden vastgesteld. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal starten met de opmaak van de actieplannen om aan de zwaarste geluidshinder een oplossing te bieden. Deze zullen tegen midden 2009 opgesteld zijn.

In de tweede fase worden tegen juni 2012 strategische geluidsbelastingkaarten opgesteld voor de wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en tegen 2013 de bijhorende actieplannen.

Deze geluidsbelastingkaarten voor gehinderde van geluidsemisatie zijn theoretische, grafische, geïnformateerde modellen opgesteld op basis van de Nederlandse Standaardrekenmethode II. De kaarten dienen om de 5 jaar te worden herzien en zonodig aangepast te worden.

### *Lucht*

Gevolgd door 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 nadat de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en Inter-gewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) een overschrijding van het fijn stof voorspellen. Deze maatregel werd voor het eerst in maart 2007 toegepast.

## 3.2. De Waterweg multifunctioneel benaderd

### 3.2.1. Strategische doelstellingen

#### *Doelstelling 1: Bescherming tegen wateroverlast en / of watertekort*

Integraal waterbeleid (IWB) en overlegstructuren

#### Algemeen

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 (BS 14 november 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. Op 9 september 2005 werd het uitvoeringsbesluit betreffende de geografische indeling van de watersystemen en de organisatie van het integraal waterbeleid goedgekeurd. Op 29 juni 2006 werd het uitvoeringsbesluit *tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeld in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid* goedgekeurd.

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.

#### Te realiseren vanaf 2008

Na afkondiging van de richtlijn van het Europees parlement en de Raad *over beoordeling en beheer van overstromingsrisico's* zal deze moeten omgezet worden in een Vlaams decreet. De intentie is om dit te doen als wijziging van het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003. De voorbereiding van deze omzetting is toevertrouwd aan de werkgroep waterkwantiteit van de CIW waarin MOW een vooraanstaande rol speelt.

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

De waterwegbeheerders zullen de acties en maatregelen opgenomen in de bekkenbeheerplannen, in constante afstemming met de overige leden van de bekkenraden, bekkenbesturen en waterschappen, en op de meest kosteneffectieve, duurzame en maatschappelijk verantwoorde wijze op het terrein in daden omzetten, wat een voor iedereen merkbare bijdrage zal leveren aan het verhogen van de leefbaarheid van onze leefomgeving.

#### 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 2007

Zie bijlage 5.

### Te realiseren vanaf 2008

In 2008 zal het informatiesysteem HYDRA verder uitgebouwd worden met een validatiesysteem en extra ontsluitingsmogelijkheden van data via web. Bijkomende samenwerking met andere organisaties om data gemeenschappelijk te ontsluiten worden aangegaan. Een systeem als HYDRA mag onder geen beding uitvallen waardoor het noodzakelijk is een ontdebelling en beveiliging van het ondersteunende informaticasysteem verder uit te voeren. Een verdere coördinatie met andere waterinformatiesystemen zal gebeuren. 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 professionelen in het waterbeheer historische en voorspellingsgegevens opvragen.

#### ***Doelstelling 2: stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief***

Voor deze doelstelling wordt 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 concrete vertaling van het beleidsplan kan o.a. gebeuren in het kader van de bekkenbeheerplannen en met respect voor het kader van het beleid inzake Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening.

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***

##### Algemeen

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.

Het decreet tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel XV “Milieuschade”, tot omzetting van richtlijn 2004/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende milieuaansprakelijkheid met betrekking tot het voorkomen en herstellen van milieuschade wordt in 2007 van kracht. De impact ervan op het integraal waterbeleid en beheer wordt nauw opgevolgd en vertaald naar de beleidsvoorbereiding en de beleidsuitvoerende acties.

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 2007

Binnen de Benelux-overlegstructuur, meer bepaald de werkgroep ‘Treksoorten’ is door de Vlaamse delegatie het voorstel ingediend om de Benelux-beschikking aan te passen, zowel wat de timing (2015 i.p.v. 2010) als wat de scope (niet in alle hydrografische bekkens) betreft.

Naar aanleiding van een verontreinigingsincident op de Waalse Maas werd het waarschuwings- en alarmeringssysteem van de Internationale Maascommissie geëvalueerd en werden duidelijke en sluitende afspraken gemaakt omtrent de procedure bij incidenten en calamiteiten inzake waterkwaliteit.



### ***Doelstelling 5: Vrijwaren van de landschappelijke waarde***

Er wordt de laatste jaren meer aandacht gegeven aan het terug zichtbaar maken van water in de stad. De start voor het uitwerken van een beleidsvisie in nauwe samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester is genomen. De focus zal verschoven worden van “water in de stad” naar “de kwaliteit van de publieke ruimte”. Ook lokale overheden spelen een belangrijke rol in het realiseren van dergelijke projecten, maar overleg met de Vlaamse overheid is steeds aanwezig. Vandaar dat een uitgewerkte integrale visie rond water in de stad en het stedelijk gebied nodig is. In 2008 zal er verder gewerkt worden aan deze beleidsvisie.

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.

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 is hierbij niet enkel gericht op de economische functie van de waterweg als drager voor goederenvervoer, maar er gaat ook ruime aandacht naar 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 werden aan de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen functies toegekend (scheepvaart, natuur, drinkwaterproductie, recreatie, ...). Deze functietoekenningen werden vervolgens opgenomen in de ontwerp bekkenbeheerplannen.

## **3.2.3. Projecten**

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

Faciliteren noodmaatregelen + vergoedingsregeling voor schade in GOG

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

Het uitvoeringsbesluit betreffende de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht, de vergoedingsplicht en de erfdienstbaarheden werd verder voorbereid. In dit besluit wordt voorzien in instrumenten om het integraal waterbeleid toe te passen op oeverzones of overstromingsgebieden die in de waterbeheerplannen afgebakend werden. (zie hiervoor ook bespreking onder hoofdstuk 3.2.1. Strategische doelstellingen, doelstelling 1: Bescherming tegen wateroverlast en / of watertekort).

Opstellen van laagwaterscenario's

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5

#### Te realiseren 2008

In 2008 worden de uitgewerkte strategieën voor het watersysteem Albertkanaal en Kempense kanalen geïmplementeerd. Het MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal wordt afgerond en het project zelf zal worden aangevat. De

bevindingen van het MER zullen de randvoorwaarden aangeven waarbinnen dit project kunnen worden gerealiseerd.

In functie van de resultaten van het MER zal ook een bijsturing van de bestaande laagwaterstrategie gebeuren.

Verder dient ook bij alle geplande infrastructurele maatregelen nagegaan worden hoe eventuele nadelige effecten op de waterbeschikbaarheid kunnen opgevangen worden.

De studie rond de effecten van klimaatverandering op laagwater en waterbeschikbaarheid wordt verdergezet en 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.

### ***Opmaak en bijsturing waterbeheersingsplannen***

Numeriek modelinstrumentarium voor de opmaak en bijsturing van waterbeheersingsplannen.

#### Realisaties in 2007

Het huidige modelinstrumentarium wordt blijvend geactualiseerd en ingezet bij de berekeningen van de verschillende waterbeheersingsplannen en bij het ontwerp en de optimalisatie van waterbeheersinginfrastructuur.

#### Te realiseren vanaf 2008

Scenarioberekeningen voor Seine-Schelde-West dienen uitgevoerd in 2008.

De methode, die werd ontwikkeld voor de opmaak van risicokaarten tegen overstromingen kreeg ondertussen internationale weerklank en leidde tot een bruikbaar middel voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse bij de opmaak van het Sigmaplan.

Dit numeriek instrumentarium wordt ook ingezet voor bestaande en toekomstige beleidsinitiatieven, zoals de watertoets en de federale verzekeringswetgeving op natuurrampen. Ook voor de Europese ontwerp-overstromingsrichtlijn zoals aangenomen door de raad van milieuministers op 27 juni 2006 (compromis aanvaard door het Europees Parlement op 25 april 2007, aanvaard door de Europese commissie op 25 mei 2007, COM(2007)294) kunnen de bestaande overstromingskaarten en overstromingsrisicokaarten gebruikt worden.

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal in de toekomst verder instaan voor de verdere uitbouw, actualisatie, beheer en exploitatie van het numerieke modelinstrumentarium van rivieren en kustzone. Infrastructuurwerken worden na ontwerp permanent geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten met de ontwikkelde modellen.

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

#### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

De nieuwe stuw van Asper zal in 2008 in gebruik worden genomen.

Studie van het verbeteren van de buffercapaciteit van het Denderbellebroek te Dendermonde door het bouwen van een uitwateringsconstructie (realisatie in 2009).

In Veurne zal een pompgemaal worden gerealiseerd om de waterafvoer van het IJzerbekken te optimaliseren via het Lokanaal en het kanaal Veurne-Duinkerke.

Beheer van de Gemeenschappelijke Maas: Maasdijkenplan en project Levende Grensmaas

### Realisaties 2007

In 2007 werd een aantal dijkwerken langs de Gemeenschappelijke Maas uitgevoerd en werden de eerste stappen gezet voor de uitvoering van het project *Levende Grensmaas*.

In de tabel in bijlage 5 zijn de concrete realisaties in 2007 vermeld.

### Te realiseren 2008

Het project voor de realisatie van het project Levende Grensmaas wordt verder gezet. Volgende werken zijn gepland:

- aanleg van een zomerdijk te Negenoord;
- bouw van een in- en uitlaatconstructie te Negenoord-West.

De werken voor de realisatie van de Boertienlocaties zullen worden aangevat. De uitvoering ervan wordt gefinancierd door Nederland. De Scheepvaart sloot hiertoe met Rijkswaterstaat de nodige overeenkomsten af.

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 2007

Het Waterbouwkundig Laboratorium heeft samen met het Agentschap voor Geografisch Informatie Vlaanderen een methodiek ontwikkeld om sneller overstromingsgegevens in kaart te brengen. Vanuit een helikopter worden beelden genomen met een geavanceerde GIS-infrastructuur (nauwkeurige plaatsbepaling), die onmiddellijk na het landen verwerkt worden tot een digitale overstromingskaart. Na een eerder beperkte testvlucht boven de Schelde werd in 2007 al twee keer beroep gedaan op deze techniek om snel (binnen enkele dagen) overstromingskaarten te maken: een vlucht boven het Demerbekken (20/01/2007) en boven het IJzerbekken (24/07/2007). Er zijn een aantal overstromingen opgemerkt die niet voorzien waren, en die ook door de waterloopbeheerder zelf niet bekend waren als overstromingsgebied. Ook voor een eventuele erkenning als ramp zijn deze kaarten erg nuttig.

Wat uniek is aan het systeem, is de zeer precieze plaatsbepaling die bij de beelden wordt geregistreerd. Daardoor kunnen de beelden zo goed als onmiddellijk tot een kaart worden verwerkt. De overstromingskaarten zijn na opmaak te raadplegen op de website [www.waterstanden.be](http://www.waterstanden.be).

De gevolgen van klimaatverandering op overstromingen langs de Vlaamse rivieren worden voor alle Vlaamse hydrografische bekkens doorerekend in 2007 en 2008.

Van de softwaretool voor het gebruiksvriendelijk berekenen van overstromingsrisicokaarten genaamd LATIS is een eerste release in gebruik genomen in het najaar van 2007.

Zie bijlage 5.

### Te realiseren 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) langs de Schelde zal worden uitgebreid. Om de kwaliteit van scenarioberekeningen blijvend te verbeteren start eind 2007 een project om de kwaliteit van de modellering numeriek in te schatten en de verschillende onzekerheden te begroten.

In 2008 moeten de helikoptervluchten (ingeval van wateroverlast) verder uitgebouwd worden opdat quasi onmiddellijk (binnen enkele uren) de eerste overstromingskaarten ter beschikking kunnen worden gesteld aan betrokken instanties.

Verder onderzoek naar de gevolgen van klimaatverandering voor het watersysteem en mogelijke adaptatiemaatregelen zullen worden voorgesteld.

LATIS wordt als softwaretool verder ontwikkeld en ruimer opengesteld dan enkel het Waterbouwkundig Laboratorium om o.a. ingezet te worden bij berekeningen nodig voor de in opmaak zijnde EU overstromingsrichtlijn .

### Uitvoeren geactualiseerd Sigmaplan

#### Algemeen

Het Sigmaplan heeft als doel een beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen als gevolg van stormvloeden vanuit de Noordzee. De Vlaamse Regering besliste op 17 december 2004 haar goedkeuring te hechten aan de krachtlijnen van het geactualiseerd Sigmaplan. Het geactualiseerde Sigmaplan zelf 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 instandhoudingsdoelstellingen en flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandsrecreatie.

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 49 miljoen euro voor de flankerende maatregelen.

#### Realisaties 2007

De opspuitingen van de ringdijken fase 2 werden voor de deelfase 1 en deelfase 2 noord uitgevoerd. De werken t.h.v. deelfase 2 zuid werden tijdelijk geschorst gelet op aanwezige beschermde vogelsoorten.

Initiatieven werden genomen voor het verplaatsen van in het gebied aanwezige leidingen.

Het MER werd goedgekeurd op 7 december 2006. Het ontwerp eindrapport Integraal Plan is ingediend. Een eerste deel van de stedenbouwkundige aanvragen is in behandeling, een tweede deel van de stedenbouwkundige aanvragen is in opmaak.

Zie bijlage 5.

#### Te realiseren 2008

In 2008 wordt circa 50 miljoen euro voorzien om de gestelde ambitieuze doelstelling in 2010 te kunnen halen, als volgt verdeeld: voor het afwerken van het bestaande Sigmaplan meer bepaald een aantal prioritaire dijkverstergingsprojecten en studies, voor het geactualiseerd Sigmaplan en voor het GOG Kruibeke – Bazel – Rupelmonde.

In het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde kunnen volgende werken starten van zodra de stedenbouwkundige vergunningen zijn afgeleverd: voorbereidende werken uitwateringssluizen en overlooptdijk, inrichtingsmaatregelen polder van Kruibeke, sluizen in de ringdijk, uitwateringsconstructie Kruibeke, profileren en aanbrengen open steenasfalt op een deel van achterkant van de overstroombare dijk.

Een aantal bijkomende stedenbouwkundige vergunningsaanvragen zijn in opmaak, het betreft o.a. een volgend gedeelte van de overstroombare dijk, in- en uitwateringsconstructies voor de polder van Bazel, diverse maatregelen mbt de realisatie van het weidevogelgebied en maatregelen mbt de Barbierbeek.

Voor wat de nog aan te besteden in- en uitwateringssluizen betreft, is de studie die de ontwerprichtlijnen vastlegt, afgewerkt.

## Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)

### Realisaties 2007

Zie bijlage 5.

### Te realiseren vanaf 2008

In 2007 en 2008 wordt het voorspellingssysteem van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) verder uitgebreid door de voorspellingsmodellen verder te optimaliseren.

De installatie en in dienststelling van het nieuw gemeenschappelijk getijmodelinstrumentarium voor de kust en het getijgebied van de Schelde wordt in 2008 afgewerkt. Implementatie, exploitatie, beheer en communicatie ervan gebeuren in zeer nauwe samenwerking met de voorspellingsdiensten in Nederland.

In eerste instantie zullen de nodige middelen voorzien worden voor de volwaardige uitbouw van een operatorzaal (gebouw) voor het HIC. 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 zal verder uitgebreid en geprofessionaliseerd worden, met een interface en informatie op maat van de specifieke gebruikers. De projecten die hiervoor in 2007 werden opgestart voor vormgeving en webontwikkeling zullen in 2008 worden afgerond.

Om eenduidig gestroomlijnde communicatie bij crisissituaties te kunnen garanderen, zal door het beleidsdomein MOW actief gewerkt worden aan een initiatief van het CIW, waarin afstemming van de communicatie bij dreigende overstromingen door wasafvoer tussen alle verschillende betrokken partijen wordt geoptimaliseerd.

### ***Projecten met betrekking tot de functie recreatie***

Het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme

#### Algemeen

De projecten met betrekking tot de waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit 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 voor die moeten bijdragen aan het bevorderen van recreatie en toerisme op en langs de Vlaamse waterwegen en de kust.

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

#### Realisaties en te realiseren

In de diverse projecten die uitgevoerd werden in 2007 en voorzien zijn voor 2008 wordt optimaal rekening gehouden met de twaalf beleidspunten uit het twaalfpuntenplan.

Langs de binnenwateren zijn tal van vlottende-, veer- en recreatiesteigers gebouwd of voorzien.

De vlottende veer- en recreatiesteiger in Sint-Amands werd opgeleverd in september 2007. De verlenging van de vlottende veersteigers in Schelle is in uitvoering en de oplevering is voorzien voor februari 2008. De vervanging van beide veersteigers in Appels is opgenomen in het ontwerp van Fysisch programma voor 2008.

In het kader van de bouw van de tweede Scheldbrug tussen Bornem en Temse werd op de locatie van de vroegere Boelwerf te Temse (nu de verkaveling De Zaat) een nieuwe jachthaven aangelegd langs de boorden van de Zeeschelde. De jachthaven – voltooid in april 2007 - omvat vlottende steigers en toegangsbruggen. De aangeboden afmeergelegenheid is identiek aan deze van de vroegere locatie. In 2007 wordt de bouw van twee vlottende veersteigers op de Rupel aanbesteed, één te Rupelmonde en één te Wintam. Er werd geselecteerd voor het bouwen van een nieuwe steiger aangezien dit goedkoper bleek dan het verlengen van de bestaande steiger. Bovendien wordt de veerdienst zo niet gehinderd

door de passagiersvaart, toervaart en pleziervaart. Voor de veerdienst tussen Rupelmonde en Hingene is er een tijdelijke regeling, waarbij er een veerboot vanaf het veer Schelle-Wintam naar Rupelmonde vaart. Dit in afwachting van de bouw van de nieuwe infrastructuur te Rupelmonde en Hingene.

Ten behoeve van de groeiende passagiersvaart wordt te Antwerpen aan het Steenplein een nieuw ponton 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.

Langs de Boven-Schelde en het Spierekanaal wordt vanaf september 2007 in het kader van Interreg het fietspadennetwerk vervolledigd en er wordt een passantensteiger gebouwd te Spiere. Langs de IJzer wordt het fiets- en voetpad tussen Elzendamme en Roesbrugge hersteld.

#### Te realiseren 2008

nv De Scheepvaart plant in 2008 investeringen voor het onderhoud van jaagpaden, de verbetering van de afmeervoorzieningen in en aan sluzen en beweegbare bruggen en de verdere uitbouw van het vaarroutenetwerk en de aanlegvoorzieningen voor de toervaart. Al deze werken geven uitvoering aan de prioriteiten van het beleidsplan inzake waterrecreatie.

Waterwegen en Zeekanaal NV voorziet voor de recreatieve infrastructuur voor 2008 5,6 miljoen euro aan investeringen. Hierin zijn vooral opgenomen: het bouwen van aanleg- en aanmeerplaatsen, het aanleggen van jaagpaden en de bouw van jachthavens.

Ook de komende jaren worden in overleg met het subteam Binnenvaartwegen door de verschillende afdelingen 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

#### Realisaties 2007

Zonder de beschikbaarheid van pompinstallaties op de sluzencomplexen 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 waterbeperkende bepalingen van het Vlaams-Nederlandse Maasafvoeroverdrag te voldoen.

Een multidisciplinaire werkgroep stelde de technische en ecologische randvoorwaarden voor de installatie van pompen op. In combinatie met de installatie van pompen wordt de mogelijkheid voor het opwekken van energie uit waterkracht overwogen.

Een MER voor het installeren van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluzencomplexen van het Albertkanaal is in uitvoering.

Op basis van de haalbaarheidsstudie en technische dossiers voor waterkrachtcentrales op het Kanaal naar Charleroi, eveneens gekoppeld aan een automatische peil- en debietregeling, zal een beslissing over dit project kunnen genomen worden. De onderhandelingen met de exploitant zijn lopend.

#### Te realiseren 2008

Het MER voor de installatie van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluzencomplexen van het Albertkanaal wordt afgerond en het project zelf wordt aangevat.

Indien de beslissing voor het realiseren van de waterkrachtcentrales op het Kanaal van Charleroi naar Brussel positief is, zullen de werken in 2008 voltooid worden.

Inzake de haalbaarheid van waterkrachtcentrales op het Zeekanaal Brussel-Schelde zullen twee debietmeters geïnstalleerd worden en zal de haalbaarheidsstudie starten.

## Vismigratie

### Realisaties in 2007

Zie bijlage 5 voor de realisaties in Oudenaarde, Asper, Nieuwpoort en in de Gemeenschappelijke Maas.

### Te realiseren 2008

De werking van de visnevengeul te Oudenaarde wordt verder opgevolgd. De visnevengeul te Asper is in aanleg en zal in 2008 in gebruik worden genomen.

Verder is onderzoek voorzien rond de evaluatie van Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB) oevers op de IJzer als paaipplaats voor vissen. In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium zal gezocht worden naar een oplossing voor het vismigratieknelpunt op de Bovenschelde te Merelbeke.

In overleg met het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), zal de instelling van de stuw te Mechelen in relevante periodes aangepast worden, ten einde de vismigratie minimaal te hinderen.

### Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen

Het streefdoel inzake chemische bestrijdingsmiddelen is een nulgebruik tegen uiterlijk 1 januari 2015.

### Realisaties 2007

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.

In de nieuwe onderhoudsbestekken bij Waterwegen en Zeekanaal NV worden, in vervanging van de chemische onkruidbestrijding, alternatieven verplicht zoals handmatige en mechanische onkruidbestrijding. Vernietiging door verhitting wordt toegestaan.

Wat betreft het bestrijden van onkruid door eigen personeel van de waterwegbeheerders zijn er een aantal acties gerealiseerd zoals het opmaken van een actieplan, gebruik van vernevelaars, gebruik van gedoopte bestrijdingsmiddelen

### Te realiseren 2008

Binnen het ambtsgebied van nv De Scheepvaart zal ook in 2008 het bermbeheer zonder chemische bestrijdingsmiddelen worden uitgevoerd.

Wat betreft de onkruidbestrijding door eigen personeel bij Waterwegen en Zeekanaal NV zal er verder gezocht worden naar de meest geschikte oplossing.

Ook de specifieke aandacht die aan dit aspect gewijd wordt in de ontwerpfasen van projecten, zal in de toekomst tot een verdere afbouw van chemische bestrijdingsmiddelen leiden.

Een aangekochte heteluchtschroeiër zal toelaten hiermee een eerste ervaring op te doen.

### Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB)

### Realisaties 2007

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

Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werden vijftig fauna-uitstapplaatsen gerealiseerd, waarvan de financiering deels door nv De Scheepvaart en deels vanuit het beleidsdomein LNE gebeurt. In 2007 ging een tweede fase in aanbesteding die volledig door het beleidsdomein LNE gefinancierd zal worden.

Op de volgende plaatsen werden de oevers op een natuurvriendelijke manier (her)ingericht: linkeroever van de Moervaart-Durmekanaal te Lokeren en de IJzer stroomopwaarts ter hoogte van de Schoorbakkebrug te Middelkerke.

Het monitoringsplan van NTMB-projecten langs de IJzer werd verder uitgevoerd.

Langs de Moervaart werd de natuurontwikkeling van de verschillende types NTMB-oevers nagegaan.

Op het kanaal Brussel-Schelde werd de 2de fase van het project Milieuvriendelijke oevers te Grimbergen (Humbeek) opgestart. De Universiteit Antwerpen (UA) voert thans in opdracht van Agentschap Natuur en Bos een monitoringstudie uit die als output belangrijke gegevens zal leveren voor het ontwerp, het beheer en de overweging omtrent de opportuniteit van bijkomende milieuvriendelijke oevers.

De bestemming van het terrein genaamd “Bos van Aa” in Zemst is volgens het gewestplan gewijzigd in natuurgebied. Er werd een aanvang genomen met kleinere handelingen van dagelijks natuurbeheer. Een stuurgroep is erin geslaagd om een evenwicht te vinden tussen economische en ecologische belangen voor dit terrein.

### Te realiseren 2008

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-Wevelgem en Ooigem-Deinze wordt gekozen voor een natuurvriendelijke oeverbescherming met plasberm die ook een geschikte paaiplaats voor het visbestand vormt. Dit visbestand neemt trouwens verder toe. De werken zijn gepland eind 2007 – begin 2008.

Bij het herstel van oevers in kader van het project Rivierherstel Leie wordt rekening gehouden met de NTMB-principes.

Een rapportage en terugkoppeling met de stuurgroep (ANB, dienst NTMB, W&Z) van resultaten van de veldseizoenen 2006-2007 van de ecologische opvolging van de verschillende types NTMB-oevers langs de Moervaart is voorzien.

Op basis van de prioriteiten binnen het nieuwe raamakkoord tussen W&Z en INBO wordt een evaluatie gezien van de natuurontwikkeling van milieuvriendelijke oevers zodat een eventuele bijsturing kan gebeuren op het gebied van concept, onderhoud, beplanting, ...

De eerste resultaten van de monitoringsstudie van de milieuvriendelijke oevers van het Zeekanaal Brussel-Schelde te Grimbergen (Humbeek) worden voorgesteld. In het voorjaar van 2008 start waarschijnlijk de bouw van een nieuwe oevermuur te Humbeek, waar tevens een strook als zacht hellend riviertalud wordt aangelegd (zonder vooroever en plasberm).

## Visuele netheid

### Permanent

Er is een permanente aandacht voor visuele netheid van wateroppervlakken en gewestdomein (bermen, dijken, ...).

Op die waterlopen waar er een goedgekeurd bermbeheersplan is, wordt er permanent uitvoering gegeven aan het tot stand brengen van visuele netheid. 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 2007

In 2007 werden specifieke bestekken aanbesteed voor het verwijderen van het drijf- en zwerfvuil op de bevaarbare waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen.

Locaties waar geregeld sluikstortingen gebeurden werden afgesloten met afsluitingen. Ook werden er nog extra vuilnisbakjes geplaatst op locaties waar voorbijgangers/fietsers hun afval kunnen deponeren.

### Te realiseren 2008

De volgende acties worden in 2008 verdergezet: een permanente uitvoering van bermbeheersplannen, de opruiming van sluikstortingen volgens de vaste procedure, inspanningen om op regelmatige tijdstippen het drijvende vuil en het zwerfvuil te verwijderen.

### *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

### Realisaties 2007

Het luik **Rivierherstel Leie** van het plan Seine-Schelde omvat de landschappelijke, ecologische en recreatieve opwaardering van de Leie. Het Geïntegreerd Strategisch Plan Seine-Schelde (2005) gaf een eerste aanzet tot mogelijke acties en maatregelen om te komen tot dit rivierherstel. Midden 2007 werden de ecohydrologische studie, de landschapsstudie en de landbouwstudie in kader van Rivierherstel afgerond. Het resultaat hiervan is een lijst van concrete acties die landschappelijke, ecologische en recreatieve aspecten behelzen.

In het centrum van **Dendermonde** wordt het contact met het water hersteld via het herwaarderingsprogramma van **de oude Dender**. De restauratie van de oude sluis nadert zijn voltooiing.

In Gent werd, ter hoogte van **de samenvloeiing van Leie en Schelde, de Bavobrug** afgewerkt. Een vijftal bruggen werden in Gent geschilderd volgens het kleurenadvies dat werd opgemaakt door een kunstenaar, in samenwerking met de Stad Gent en de Vlaamse Bouwmeester.

De restauratie van de **drietrapslus te Ooigem** werd afgewerkt. Deze sluis, die een belangrijke erfgoedwaarde heeft, werd officieel opengesteld op de Open Monumentendag van september 2007.

De renovatie van de **stuwbrug aan de monding van de Nete-afleiding te Lier** die sinds 1996 als monument is geklasseerd wordt in 2007 opgestart in nauw overleg met het Agentschap Ruimte en Onroerend Erfgoed. Een bedrag van 455.000 euro is op het programma 2007 voorzien.

### Te realiseren 2008

Teneinde te kunnen starten met de uitvoering van **Rivierherstel Leie** op het terrein, dient eerst een GRUP te worden uitgevoerd. Daarna worden de land- en natuurinrichtingsprojecten opgestart, waarbij een overkoepelende grondenbank voor Rivierherstel wordt voorzien en eventueel ruilverkavelingsprojecten kunnen voorgesteld worden.

Vooraleer te starten met de inrichtingsprojecten dient de mogelijkheid tot Europese co-financiering in het kader van Doelstelling 3 te worden onderzocht. In voorkomend geval worden subsidieaanvragen ingediend.

Eind 2007 wordt het bestek aanbesteed voor het opvijzelen van het graf van Emile Verhaeren in **Sint-Amands** (Zeeschelde) en dit om de oorspronkelijke relatie met de Schelde te herstellen en de omgeving opnieuw aan te leggen.

Ter hoogte van **de Reep in Gent** dient nog een nieuwe sluis gebouwd te worden, zodat pleziervaartuigen rond het oude stadscentrum kunnen varen. De voorbereidingen voor de bouw van deze Scaldisslus kunnen in 2008 verdergezet worden.

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 ook in 2008 voor de inrichting en het beheer van zijn wegen en waterwegen voor een multifunctionele benadering. Dit vertaalt zich in volgende principes :

- milieuvriendelijke inrichting en beheer van de weg –en waterweginfrastructuur : toepassen van ontsnipperende maatregelen, milieuvriendelijk 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. Voor 2008 zijn de beleidsprioriteiten in uitvoering van het regeerakkoord, de beleidsnota en huidige beleidsbrief zich net zoals in 2007 gefocust op de volgende 5 sporen:

### **Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten**

Een aantal werkzaamheden van enkele van de grote infrastructuurwerken, zoals vermeld in hoofdstuk 1.1.1., zijn gestart. Met betrekking tot het wegwerken van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het realiseren van het Masterplan Antwerpen en de uitvoering van START-actieplan zullen de activiteiten verder gezet worden. Voor de aanpak van de vijf capaciteitsbeperkende knelpunten die via een PPS constructie gepland zijn zullen via Via-Invest de onderhandelingen voor de DBFM contracten gespreid over het jaar 2008 opgestart worden.

### **Onderhoud en beheer van de infrastructuur**

Het opvolgen van de toestand van het Vlaamse wegennet zal jaarlijks uitgevoerd worden middels visuele inspectie en metingen en vergeleken worden met het gewenste minimale kwaliteitsniveau. De inspanning om de achterstand betreffende het structureel onderhoud verder terug te dringen worden verder gezet. Voor de overname van een aantal havenwegen en provinciale wegen van gewestelijk belang is een aanpak gespreid over drie jaar uitgewerkt met concrete cijfers vanaf 2008.

### **Wegwerken gevaarlijke punten**

In 2008 zal het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' eveneens verder gezet worden. Medio februari 2008 zal voor elk van de 800 gevaarlijke punten die in dit project werden opgenomen een voorontwerp uitgewerkt zijn. Volgend jaar zullen een 125-tal punten aanbesteed worden. Hiermee zal eind 2008 ongeveer 75% van het totale aantal projecten aanbesteed zijn en zal ongeveer 40 % van het totale aantal projecten uitgevoerd zijn.

## Minder hinder

Vanaf eind 2007 zijn de provinciale coördinatiepunten operationeel. In eerste instantie zijn zij begonnen met de coördinatie van alle werkzaamheden op de gewestwegen. Deze trapsgewijze invoering moet toelaten de nodige instrumenten en procedures uit te bouwen om geleidelijk aan in een latere fase ook werken op andere wegen te coördineren. Voor steeds meer infrastructuurprojecten zal er aandacht besteed worden aan het beperken van de hinder door onder andere alternatieve werkwijzen te onderzoeken. Daarnaast wordt de bereikbaarheidsadviseur betrokken bij diverse projecten waarbij de bereikbaarheid van voornamelijk zelfstandige ondernemers beïnvloed wordt.

## Multifunctionele benadering

Het streven van het Agentschap Wegen en Verkeer is om tijdens de studie en ontwerpfase de natuurtechnische aspecten meer mee in rekening te nemen en vooral ontsnipperingsmaatregelen te integreren in de ontwerpfase. Het verder investeren in geautomatiseerd materieel voor het strooien van zout ten behoeve van de winterdienst zal niet enkel het verbruik van dooimiddelen doen dalen, maar ook de veiligheid van de bestuurder en het beheer van de winterdiensten meer standaardiseren en vereenvoudigen. De geluidsbelastingkaarten, van de uitvoering van de 1<sup>e</sup> fase van de Europese richtlijn 2002/49/EG met betrekking tot evaluatie en beheersing van omgevingslawaai, zullen medio 2008 beschikbaar zijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal in de tweede helft starten met de opmaak van actieplannen op basis van deze geluidsbelastingkaarten en de vast te leggen normen.

## Meewerken aan STOP-principe

Ook in 2008 zal het Vlaamse Gewest op haar gewestwegennet verder blijven investeren in veiligere schoolomgevingen, het vervolledigen van fietsroutenetwerken en de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Een indicatief meerjareninvesteringsprogramma wegen 2008-2010 zal voor de stemming van de begroting 2008 aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt.

## Investeren in waterwegen.

### Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet

Vlaanderen blijft er voor kiezen om de binnenvaart verdere impulsen te geven ten einde zich nog beter te kunnen profileren als alternatief voor het goederenvervoer via de weg. Nieuwe investeringen zijn er dan ook op gericht om de Vlaamse waterwegen performanter te maken.

De uitbouw van het Vlaamse hoofdwatwegennet tot een homogeen en coherent geheel als deel van het Trans-Europese Netwerk van waterwegen, het operationeel en in stand houden van deze waterwegen evenals van de kleine waterwegen, de modernisering van de uitrusting en de exploitatie en het stimuleren van het waterweggebruik blijven het hoofdobjectief voor de inzet van middelen ten einde een modal shift van weg naar waterweg te realiseren en teneinde een bijdrage te leveren aan het halen van de Kyotonormen.

Alle projecten worden op een multifunctionele wijze benaderd. Belangrijke aandacht gaat naar de ontwikkelingen met betrekking tot het **Seine-Schelde project**, waaronder ook de bouw van de nieuwe sluis te Evergem past en de ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart.

Passend in deze grote Europese waterwegcorridor situeren zich tevens de werken tot **verruiming van de Leie in Kortrijk**, die planmatig worden verder gezet, de bouw van de nieuwe sluis in Evergem, die in 2008 in dienst kan komen.

Voor het project '**Tweede Scheldebrug**' komt de klemtoon vooral te liggen op de montage en de verdere afwerking van de bovenbouw van de brug.

Met de realisatie van de nieuwe **Boulevardbrug** te Willebroek/Puurs en de bouw van de zwaikom zal een belangrijke stap gezet worden in het geschikt maken van het kanaalvak Willebroek/Puurs voor 10.000 ton schepen.

De **modernisering van het Albertkanaal** tot een volwaardige klasse VIb waterweg wordt in 2008 verder gezet. De herbouw van de bruggen van Ham en Vroenhoven worden voltooid respectievelijk verder gezet.

De herbouw van de Noorderlaanbrug, de eerste van de zeven bruggen over het Albertkanaal die in het kader van het Masterplan dienen te worden (her)bouwd, wordt in 2008 verder gezet.

De herbouw van de IJzerlaanbrug en van de spoorbruggen zal in 2008 worden aangevat. De inschakeling van een landschapsarchitect zal borg staan voor een verantwoorde ruimtelijke inpassing van de nieuwe bruggen in de Antwerpse agglomeratie.

### **Investeren in onderhoud van bestaande infrastructuur**

De onderhoudskosten zijn sterk stijgend gelet op het gegeven dat het grootste gedeelte van de infrastructuur van de bevaarbare waterwegen meer dan 50 jaar oud is. In 2008 wordt verder gegaan met de implementatie van het inspectiegeleid onderhoud. Dit moet toelaten om de budgettaire middelen optimaal in te zetten.

In 2008 wordt de inspanning verder gezet om oplossingen te vinden voor de baggerspecieproblematiek. Door het bekomen van de nodige vergunningen zou de monostortplaats voor baggerspecie te Kruibeke operationeel moeten worden en een structurele oplossing bieden voor de baggerspecieproblematiek in het Scheldebekken.

Een locatie voor het bergen van de baggerspecie van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zal worden ingericht en de baggerwerken op het kanaal zullen worden aangevat.

### **Stimuleren van het transport via de waterweg**

Het stimuleren van de binnenvaart blijft ook in 2008 een belangrijke pijler van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. De aangewende instrumenten daartoe zijn o.m.:

- het verder zetten van de publiek-private samenwerking voor de bouw van kaaimuren.
- 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.

In uitvoering van het “Flanders Inland Shipping Network” (FISN) zullen in 2008 verschillende acties worden geïnitieerd voor het stimuleren van de binnenvaart.

### **Waterbeheersing**

In 2008 zal sterk geïnvesteerd worden in beveiliging tegen overstromingen. Zo zal, vanuit een multifunctionele benadering, verder uitvoering gegeven worden aan het geactualiseerde Sigmaplan.

Voor wat de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde betreft worden de in de vorige jaren opgestarte werken verder gezet.

Het uitgebreide peil- en debietmeetnet zal toelaten om in 2008 de waterhuishouding van het Albertkanaal en de Kempense kanalen te optimaliseren.

De resultaten van het MER zullen randvoorwaarden opleveren voor het project voor de installatie van pompen (en desgevallend waterkrachtcentrales) op de sluizencomplexen van het Albertkanaal. Het project zelf zal in 2008 worden aangevat.

De transportfunctie van de Boven-Schelde, met een trafiek van meer dan 11 miljoen ton per jaar, is uitermate belangrijk. De oude stuwen en sluizen, die dateren uit de jaren '20 van de vorige eeuw dienen vervangen en/of ontdebeld te worden om de waterafvoer en de continuïteit van de scheepvaart te garanderen. In eerste orde komen daarbij de stuwen aan bod. In 2008 zullen de metalen onderdelen en de elektromechanische uitrusting van de stuw te Asper geïnstalleerd worden.

Resultaten van wetenschappelijk onderzoek worden vertaald naar bruikbare en maatschappelijk nuttige instrumenten voor beleids- en beheersdoelinden:

- In het voorspellingsstelsel van het HIC (Hydrologisch Informatiecentrum) worden voorspellingsmodellen verder geoptimaliseerd. Het nieuw gemeenschappelijke getijmodelinstrumentarium voor de kust en het getijgebied van de Schelde wordt in 2008 afgewerkt.
- Het Waterbouwkundig Laboratorium en het AGIV (Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen) stellen de ontwikkelde methodiek om overstromingsgegevens in kaart te brengen verder op punt. Het inschakelen van helikopters bij wateroverlast wordt verder uitgebouwd zodat quasi onmiddellijk (binnen enkele uren) de eerste digitale overstromingskaarten (via geavanceerde GIS-infrastructuur) ter beschikking kunnen gesteld worden aan de betrokken instanties.

### **Investeren in milieu en omgeving**

Infrastructuurwerken 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.

Bijzondere aandacht blijft gaan naar het versterken en herstellen van de natuurlijkheid van de waterweg. Het herstel van de Leie in het kader van de realisatie van het Seine-Schelde project, kan hiervoor als voorbeeld gesteld worden, dat ook op appreciatie van de Europese Unie kan rekenen. Met de aanleg van bijkomende fauna-uitstapplaatsen langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt de ontsnpering van deze waterweg in 2008 verder gezet.

### **Integraal Waterbeleid**

Met de goedkeuring van de bekkenbeheerplannen ging het Integraal Waterbeleid in 2007 definitief van start. In 2008 zal het beleidsdomein in alle bekkensecretariaten en in alle ambtelijke overlegstructuren actief aanwezig zijn en o.a. haar visie op de modal shift naar de waterweg actief promoten. Daarnaast zal de klemtoon gelegd worden op de opstart van een voorkomingsbeleid inzake sedimentaangroei en op een voorkomingsbeleid inzake waterbodenvervuiling door stoffen afkomstig van onvoldoende gereinigde afvalwaterstromen en zijrivieren.

### **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 2008 worden omgezet in concrete acties op het terrein.

### **Investeren in economische poorten en knooppunten: luchthavens**

Voor het toekomstig beheer van de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem wordt een structuur opgezet waarbij het eigendom van de basisinfrastructuur in handen komt van een Luchthavenontwikkelingsmaatschappij en de commerciële exploitatie onder de verantwoordelijkheid valt van een Luchthavenexploitatie maatschappij. De veiligheidstaken blijven opdracht van de overheid. Voor de luchthaven Antwerpen worden de onderhandelingen met het geselecteerde consortium met het oog op het oprichten van een Publiek Private Partner voortgezet.

De luchthavens krijgen, binnen deze nieuwe structuur, voor 2008 de middelen die nodig zijn 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 deze wijze wordt een "level playing field" tussen de regionale luchthavens bewerkstelligd, waarbij elke luchthaven kansen heeft om in de eigen luchtvaartniche de best mogelijke resultaten te bereiken. Dit impliceert dat ook de luchthaven Kortrijk-Wevelgem als regionale toegangspoort erkend wordt.

De verbeterde ontsluiting via weg en spoor van de luchthaven van Zaventem zal vorm krijgen door de opstart van het Diabolo-project en de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven.

## Bijlage 2: Moties en resoluties

*Voorstel van Resolutie betreffende de evaluatie van de **mobiliteitsconvenants**.*

*Van de heren Jan Peumans, Frans Peeters, Jos De Meyer, Joris Vandenbroucke en Bart Martens.  
Tekst aangenomen door de Plenaire Vergadering (06/12/2006)*

Het mobiliteitsconvenant bestaat ondertussen meer dan 10 jaar en heeft in 2007 een grondige opfrisbeurt gekregen. Om de efficiëntie en effectiviteit te verhogen en waar mogelijk de administratieve lasten te verlagen, zijn de bestaande moduleteksten zowel inhoudelijk als tekstueel aangepast.

Eén van de nieuwe elementen is het officialiseren van een procedure voor het evalueren en hernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Deze procedure staat bekend als de Sneltoets. De Sneltoets zelf is een eenvoudige methode om het gemeentelijk mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde en richting te geven aan het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Een sneltoets heeft drie mogelijke uitkomsten (“sporen” genoemd):

1. **spoor “Vernieuwen”**: de mobiliteitsbeleidsdoelstellingen moeten ingrijpend worden bijgestuurd. Er dient dan een nieuw mobiliteitsplan opgemaakt te worden.
2. **spoor “Verbreden en verdiepen”**: er is nood aan verfijning van bestaande thema’s en/of het toevoegen van een aantal mobiliteitsgerichte elementen om het mobiliteitsplan te vervolledigen. Een specifieke studie dient dan opgestart te worden.
3. **spoor “Actualiseren actietabel”**: het mobiliteitsplan wordt bevestigd en de uitvoering ervan kan worden verder gezet. Alleen de actietabel dient te worden geactualiseerd.

Indien er voor het eerste of tweede spoor geopteerd wordt, is er zoals voorheen opnieuw mogelijkheid tot subsidiëring door het Vlaamse Gewest. In 2007 hebben alle gemeente waarvan de conformiteit van hun gemeentelijk mobiliteitsplan verliep (bijna de helft van de Vlaamse gemeenten) een sneltoets doorlopen. De overige gemeenten zullen in 2008 de sneltoets doorlopen..

Voor de samenstelling van de task force convenantenbeleid wordt gestreefd naar een reflectie van de vaste partners. Onder vaste partners worden de ondertekende partijen verstaan: het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de lokale besturen vertegenwoordigd door de Vereniging Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de Vereniging van de Vlaamse Provincies. Daarnaast worden ook de andere partijen zoals Departement Ruimtelijke Ordening Wonen en Onroerend Erfgoed en Leefmilieu Natuur en Energie vertegenwoordigd

De Task force moet een platform worden waar door middel van periodiek en gestructureerd overleg tussen de vaste partners van het mobiliteitsconvenant op een efficiënte wijze adviezen geproduceerd worden over het instrument mobiliteitsconvenant. De Task force blijft verantwoordelijk voor de algemene kwaliteitszorg en kwaliteitsbewaking van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant. Vanuit die opdracht adviseert de Task force de bevoegde minister om de toepassing van het beleidsinstrument mobiliteitsconvenant verder te optimaliseren.

*Voorstel van Resolutie betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen.*

*Van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke, Jul Van Aperen en Bart Martens.*

*Tekst aangenomen door de Plenaire vergadering (31/01/2007)*

In de Antwerpse regio waren er op beperkte schaal reeds een aantal proefopstellingen . Op basis hiervan en op basis van de aanbevelingen van de Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen zijn enkele maatregelen (o.a. over signalisatie) die één geheel vormen vastgelegd in een dienstorder.

Er moet bijkomend onderzoek worden verricht of andere categorieën van weggebruikers (schoolvervoer, gemeenschappelijk woon-werkverkeer, taxi's, wagens met meerdere inzittenden,...) eveneens gebruik kunnen maken van de rijstroken voor het openbaar vervoer:

- zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen;
- zonder de doorstroming van het openbaar vervoer merkbaar aan te tasten;
- om de algemene doorstroming te verbeteren.

Dit moet niet noodzakelijk gedurende de ganse dag zijn maar kan beperkt worden tot bepaalde periodes.

*Voorstel van Resolutie betreffende het opzetten van een proefproject voor ecocombi's.*

*Van mevrouw Annick De Ridder en de heren Joris Vandenbroucke, Bart Martens, Jos De Meyer, Frans Peeters en Jan Peumans.*

*Tekst aangenomen door de Plenaire vergadering (10/07/2007)*

De wegen tussen de verschillende economische polen en grensovergangen in Vlaanderen zijn meer en meer verzadigd door het vrachtverkeer. Deze verzadiging is een rem op de mobiliteit van goederen en personen en dus ook op de economie.

Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV) kunnen een deeloplossing zijn voor dit probleem.

In Europa verstaat men onder LZV's vrachtwagencombinaties tot 25m<sup>2</sup>5 met een maximale massa van 60 ton (met respect voor de maximale aslasten). Doorgaans zijn ze samengesteld uit standaardmodules. Hierdoor kunnen 2 LZV's uitgesplitst worden in 3 vrachtwagens.

Wegtransport met LZV's is efficiënter dan met reguliere combinaties.

Er kan per trekkend voertuig meer ton goederen vervoerd worden (vandaar de naam Supertrucks), wat o.a. een besparing meebrengt op materieel en inzet van chauffeurs (tot op heden een knelpunt beroep). Deze efficiëntie uit zich ook in het brandstofverbruik. Een besparing van gemiddeld 33 % bij het proefproject in Nederland (vandaar de naam Ecocombi's). Ook naar verkeersveiligheid toe was er in Nederland eerder een positieve tendens merkbaar.

LZV's hebben enerzijds duidelijk enkele niet onbelangrijke voordelen maar anderzijds blijven er een hele reeks randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden kunnen betrekking hebben op de te volgen wegen (bvb. geen woonkernen, schoolomgevingen,...), de te gebruiken motorisatie (bvb. verplicht Euro 4, versnelde invoering van Euro 5, ...), restricties om een negatieve modale verschuiving tegen te gaan,...

Er is op zijn minst een samenwerking met de federale overheid nodig die bevoegd is om dergelijke voertuigen toe te staan op het Belgisch grondgebied. De Vlaamse overheid is op haar beurt bevoegd voor de te volgen wegen.

In samenwerking met de transportsector en de lokale overheden kan zodoende een proefproject worden opgestart voor het gebruik van LZV's op een beperkt gedeelte van het wegennetwerk om ervaring op te doen met alle aspecten van dit systeem. Voor dit proefproject wordt momenteel een beslissing door de Vlaamse Regering voorbereid.

*Motie van aanbeveling met betrekking tot de Beleidsprioriteiten van 2006-2007.*

*Van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Flor Koninckx en Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder en de heer Joris Vandenbrouck.*

*Tekst aangenomen door de Plenaire Vergadering (21/12/2006)*

Hiervoor wordt verwezen naar deze beleidsbrief.

## **Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten**

### **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 geschiktheidseisen, 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 stilleten.

Alle betrokken terminals werden door Waterwegen en Zeekanaal NV in kennis gesteld betreffende de toepassing van het decreet. Een werkgroep werd opgericht met het doel een eenvormig document op te stellen om dit te gebruiken als rapportagemedium naar de EU. Het document wordt binnen de lokale stuurgroep van havenautoriteiten gefinaliseerd in 2007, zodanig dat het in maart 2008 naar de EU kan gebruikt worden .

### **Decreet betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.**

Zie ook hoofdstuk 1.3.4, de paragraaf over de tunnelrichtlijn.



## 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 beleids-doelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	Contact-persoon
Opmaak Scheepvaartdecreet	Algemeen scheepvaartreglement		Actualisatie van de regelgeving mede naar aanleiding van de gewijzigde federale regelgeving		ja	Nadège Dewalque / Geert Van Cappellen
Implementatie RIS-richtlijn	RL 2004/0123 – 3612/05	Uiterlijk 24/10/09 moet implementatie afgerond zijn	RIS stroomlijnt de informatie-uitwisseling tussen publieke en private partijen op het gebied van transport over de binnenwateren		ja	Nadège Dewalque / Pim Bonne
(ontwerp) Besluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van de scheepvaartrechten voor passagiersschepen	Wet van 15 maart 1971 betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de staat. Het KB van 5 mei 1975 tot wijziging van het KB van 15 oktober 1935 houdende algemeen reglement van scheepvaartwegen van het Koninkrijk, en het KB van 7 september 1950 houdende de bijzondere reglementen voor sommige scheepvaartwegen, legt nadere regels betreffende deze scheepvaartrechten vast		Vaststelling van de scheepvaartrechten voor passagiersschepen		ja	Geert Van Cappellen / Geert Devos / Fran Corthouts

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 inzake 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)
Ontwerp van Uitvoeringsbesluit betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet	Richtlijn 2004/54/EG van het Europees parlement Decreet 1 juni 2007 betreffende de minimum veiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet	30/04/2006	Minimaal veiligheidsniveau verzekeren voor weggebruikers in tunnels gelegen in het TERN	d, e, f	neen (autoregulering)	Henk Keymeulen (WA) Willy Frans (EMA) Jaak Polen (Betonstructuur) Carol Vercaire (AJD)
Ontwerp van decreet betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer	Wegverkeerswet	geen	Beveegdheidsconforme, vereenvoudigde regelgeving als instrument voor effectief verkeersveiligheidsbeleid	coördinatie door minister Van Brempt	ja	Els Beeckmans (AJD) 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?	Contactpersoon
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		

**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 betreffen.
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, zoals bijvoorbeeld geplande agenderingen op de ministerraad.  
De opeenvolgende fases zijn:
  - a. de initiatief fase 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 goedkeuringfase 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 2007.

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
1.1.1.	Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten	<p>Acties die met het oog op de realisatie van deze missing links in 2007 werden uitgevoerd</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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: <a href="http://www.klaverbladlummen.be">www.klaverbladlummen.be</a></li> <li>- Herinrichting van de N31: er werd verder gewerkt aan de de bouw van de tunnel onder de Astridlaan;</li> <li>- Verbindingsweg E19 – Luchthaven Zaventem: start van de werken in oktober 2007 (zie ook hoofdstuk 1.3.2.</li> <li>- Financiering van infrastructuurprojecten en hoofdstuk 2.2.1 Verankering aan de Vlaamse Poort Zaventem, met name het Diaboloproject).</li> <li>- Een eerste fase van de ombouw van de A12 vak Boom – Brussel tot autosnelweg met herinrichting van het gevaarlijk punt ter hoogte van de bedrijvenczone Meise-Westrode.</li> <li>- R4 Oost - Realisatie knooppunt 7 – Skaldenbrug: aanvang van de uitvoering in augustus 2007</li> </ul> <p>Overzicht vinden van studies die voor de missing links in de loop van 2007 werden opgestart of uitgevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Het aanpassen van de N74 noord-zuidverbinding in Limburg: de eerste fase start in 2008 met aanpassingen aan de Grote Baan;</li> <li>- Het aanpassen van de Kempense noord-zuidverbinding (N19): studie loopt nog;</li> <li>- Het vervollledigen 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;</li> <li>- Het aanpassen van de A19: voor de N8 is een plan-MER voor de nieuwe verbinding tussen Ieper en Veurne opgesteld ;</li> <li>- Het omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge: er is gestart met de studie van de AX.</li> <li>- Het omvormen van de N49 Westkapelle - Zelzate : voorbereiding aanbesteding in 2008 voor het toegangscomplex t.h.v. de Kruisstraat te Moerbeke;</li> <li>- 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;</li> <li>- Het aanleggen van de Oosterweelverbinding in Antwerpen (zie ook hoofdstuk 1.3.3. Gebiedsgerichte</li> </ul>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<p>samenwerking en (thematisch) overleg: Masterplan Antwerpen)</p> <p>Op de E313/A13 werden kleine ingrepen uitgevoerd aan de op- en afritten voor een betere doorstroming van het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan het op- en afrittencomplex Massenhoven zullen tijdelijk lichten voorzien worden in de tweede helft van 2007;</li> <li>• De beide kruispunten van het op- en afrittencomplex Herentals-Industrie worden uitgerust met verkeerslichten eind 2007;</li> <li>• In het op- en afrittencomplex Herentals-Oost werd de zuidelijke tak voorzien van verkeerslichten in 2007;</li> <li>• Het complex Geel-West is opgenomen in het Fly-Overdossier van Geel-Punt: de invoegstroken van de opritten van de E313 werden verlengd in 2007 om vlotter verkeer te hebben op de E313.</li> </ul> <p>Eind april 2007 is de herinrichting van het complex Haasrode tussen de A3/E40 en N25 aanbesteed. De werken zijn eind augustus 2007 gestart.</p>
	Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De FAST- contracten voor de autosnelwegen in Oost-Vlaanderen zijn reeds operationeel. Na de aanbesteding van een FAST-contract voor vrachtwagens op de E17, werd ook voor de E40 en de R4 in Oost-Vlaanderen zowel voor personen- als voor vrachtwagens een FAST-contract aanbesteed.</li> <li>Het FAST-contract voor vrachtwagens op de E17 in Oost-Vlaanderen diende als pilootproject voor de andere provincies.</li> <li>- In de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant werden de FAST- projecten aanbesteed in 2007.</li> <li>- In West-Vlaanderen werd een eerste FAST- contract voor personenwagens aanbesteed en dit voor de E40 gedurende het hele jaar.</li> </ul>
	Huisvesting Verkeerscentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruimte-behoefteanalyse voor gebouw Verkeerscentrum, Permanente Wachtdienst en Tunnelbewakingscentrum gunstig geadviseerd door I.F.</li> </ul>
1.1.2.	Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In de loop van het voorbije jaar werden 57 nieuwe installaties met verkeerslichten (in totaal reeds 195 installaties) geplaatst. Deze werden uitgerust met seinvuren met LED's (Light Emitting Diode). Hierdoor wordt het vermogen per seinvuur van 100 of 60 Watt herleid naar 7 Watt.</li> <li>- Onderzoek naar automatische koppeling tussen detectiegegevens van camera's voor automatische incident detectie en rijstrooksignalisatieborden</li> <li>- Nieuwe testsite voor verkeertelematica-instrument opgericht langsheen de E313/E34 te Ranst. Onderzoek gevoerd naar systemen voor automatische nummerplaatherkenning, digitale camerabewaking en het dynamisch optekenen van aslasten van het wegverkeer.</li> <li>- In het kader van "Meten in Vlaanderen" : verdere vernieuwing van het meetstelsel langs autosnelwegen met</li> </ul>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		implementatie van nieuwe telposten op 150 strategische locaties.
1.1.4	Aanpak gevaarlijke punten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 124 projecten worden aanbesteed, wat het totaal aan projecten die reeds aanbesteed zullen zijn eind 2007 op 452 brengt.</li> <li>- In totaal zullen in 2007 voor ongeveer 108 miljoen euro aan investeringen aanbesteed en vastgelegd worden.</li> </ul>
	Verkeershandhavingssystemen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 7 nieuwe sites roodlichtcamera-installaties in dienst genomen</li> <li>- 10 gevaarlijk kruispunten met onbemande camera's uitgerust</li> <li>- 10 flitspalen 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. Het betreft de 4 flitspalen t.h.v. de Kennedytunnel en de 6 flitspalen t.h.v. het viaduct van Gentbrugge.</li> </ul> <p>De Afdeling Algemene technische ondersteuning stond in voor het opmeten van 47 kruispunten later uit te rusten met RLC's, het uittekenen van 56 studieplannen en de topografische opmeting en verwerking van 40 homologatieplannen.</p>
	Weggebruikers sensibiliseren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zes mobiliteitscampagnes</li> <li>- Publicatie edities van het magazine 'Uitweg' Het blad is gekoppeld aan de website <a href="http://www.uitweg.be">www.uitweg.be</a>.</li> </ul>
	Snelheidsbeheer	De Afdeling Algemene Technische Ondersteuning heeft topografische opmetingen uitgevoerd voor de plaatsing van snelheidscamera's op het viaduct van Gentbrugge. De Afdeling Algemene Technische Ondersteuning heeft topografische opmetingen uitgevoerd in het kader van de file staart beveiliging van de Kennedytunnel.(ATO)
1.1.6	De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding	<p>Per provincie worden voor 5 openbaar vervoersassen de verkeerslichtenbeïnvloeding geëvalueerd en zonodig bijgestuurd. In totaal zullen zo 125 driekleurige installaties worden onderzocht.</p> <p>De uitvoeringen van de opbouw van telematica instrumenten voor het volwaardig inrichten van een voor autobussen voorbehouden rijstrook op de voormalige pechstrook van de E313/E34 tussen het knooppunt Ranst en de Antwerpse Ring alsook op de E-19 noord zijn in uitvoering. De asfaltlaag alsook de wegmarkeringen van de busbaan tussen Massenhoven en Ranst op E313 is eind augustus 2007 vernieuwd.</p>
1.2.1	Modernisering Albertkanaal tot klasse V1b-waterweg	<p>Herbouw van de <b>brug in Kanne (Riemst) voltooid</b>, doel versmalling van het Albertkanaal onder de brug weg werken en een vrije hoogte van 9,10 meter realiseren.</p> <p>Herbouw van de <b>brug in Ham</b> in uitvoering, doel: een vrije doorvaarhoogte van 9,10 meter.</p> <p>Herbouw van de <b>brug in Vroenhoven (Riemst)</b> in uitvoering.</p> <p>Herbouw van de <b>Noorderlaanbrug</b> door BAM wordt in het najaar 2007 aangevat.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<p>Ontwerpen voor de herbouw van de Theunisbrug en van de spoorbruggen worden in 2007 afgerond.</p> <p>GRUP 'Albertkanaal Wijnegem' op 28 september 2007 door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. (wachthaven te Wijnegem en een aanliggende dienstweg en fietspad).</p> <p>Behoeftestudies voor de projecten met betrekking tot de verhoging van de bruggen tot een vrije hoogte van 9,10 m en de verhoging van de sluiscapaciteit werden opgestart.</p>
	Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwaterwegennet	De Afdeling Algemene Technische Ondersteuning heeft zettingsmetingen uitgevoerd t.h.v. de spoorlijn tijdens 2 pomproeven uitgevoerd door de afdeling GEO in opdracht van afdeling Bovenschelde in het kader van de studie mbt de bouw van een nieuwe sluis op de Dender.
	Tweede Scheldebrug in Temse	<p><b>Scheldebrug in Temse</b> (8,5 miljoen euro in 2007): de inrichting van de landhoofden zijde Temse en Bornem en het bouwen van de brugpijlers in de rivier.</p> <p>Samen met de bouw van de nieuwe Scheldebrug in Temse omvat het dossier ook de verplaatsing van 2 sites. de firma Belgomine, en de jachthaven</p>
	Project Seine-Schelde	<b>Seine - Schelde</b> plan-MER werd opgemaakt en vormt de basis voor de opmaak van een GRUP in 2008.
	Project tweede sluis Evergem	<b>Tweede sluis van Evergem</b> : bouw van de sluisdeuren en de elektromechanische uitrusting is aangevangen. (3,6 miljoen euro in 2007), eerste spadeesteek nieuw dienstgebouw (1,6 miljoen euro).
	Project Seine-Schelde-West	<b>Seine-Schelde West</b> : haalbaarheidsstudie ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart aanbesteed.
	Doortocht van de Leie te Kortrijk	<b>Doortocht van de Leie te Kortrijk</b> : 2de en de 3de fase volledig afgewerkt, 4de fase opgestart
	Boven-Schelde - ontubbeling van de stuwen	<b>Boven-Schelde ontubbeling van de stuwen</b> : burgerlijke bouwkunde stuw in Asper afgewerkt en nieuwe stuwgeulen deels aangelegd, voorbereidende studies voor de nieuwe stuw in Kerkhove worden in 2007 afgerond
	Dender – 1.350 ton verruiming	<b>Verruiming Dender 1.350 ton</b> : kosten-batenanalyse verruiming tussen Dendermonde en Aalst werd uitgevoerd.
	Complex Boulevardbrug	<b>Complex Boulevardbrug</b> wegevis heringericht tussen het Zeekanaal en de Rupel (1,75 miljoen euro), wegevis- en rioleringswerken ter hoogte van de A12/Willebroek-noord: deel 1 – Ooievaarsnest (2,5 miljoen euro).

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	Spoorbruggen over de Beneden-Nete te Duffel	<b>Spoorbruggen over de Beneden-Nete te Duffel:</b> bijzondere overeenkomst tussen Waterwegen en Zeekanaal NV en Infrabel NV, aandeel van Waterwegen en Zeekanaal NV geraamd op (10,56 miljoen euro)
	Brussel-Schelde 10.000Ton.	<b>Kanaal Brussel-Schelde tot 10.000 ton:</b> nieuwe rechteroever afwaarts kaai Hellegat (circa 2,43 miljoen euro), werkzaamheden verruimen voortgezet o.a. in het vak Puurs-Bornem.
1.2.2.	RIS – River Information services	<b>RIS:</b> eerste fase van GWS en van het havenmanagementsysteem (FlaRIS) opgestart, bestekken opmaak digitale vaarkaarten voor de waterwegen klasse Va en hoger en voor de realisatie van berichten aan de schipperij conform de Europese standaard, werden in 2007 aanbesteed
	Automatisatie van kunstwerken	Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is het project voor de <b>centrale bediening</b> van 10 ophaalbruggen en één sluis in uitvoering. Het ontwerp van het centrale bedieningsgebouw in Rijkvorsel wordt in 2007 voltooid en aanbesteed. In 2010 zal de centrale bediening van de kunstwerken voltooid zijn. Eveneens op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is de <b>mechanisering van de sluisen</b> in uitvoering. Tervatebrug op de IJzer bediend van op afstand, nieuwe Wulpenbrug op het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke te Koksijde geautomatiseerd en uitgerust zodat ze door de schipper zelf - met een badge - kan bediend worden. Kanaal Leuven-Dijle: de afstandsbediening van de Battelbrug, de Schuitenietersbrug en de Colomabrug. Zeekanaal Brussel-Schelde: afstandsbediening van de Willemsbrug. Beneden-Dijle: vanaf de benedensluis te Mechelen tot de monding in de Rupel bekakening van de vaarweg (170.000 euro). Beneden-Nete: bekakening van de vaarweg over de ganse lengte van de sluis van Duffel tot de monding in de Rupel (163.000 euro).
1.2.3	Onderhoud van het waterwegennet Ambtsgebied nv De Scheepvaart	<b>Vervanging sluisdeuren</b> en bewegingsmechanismen van de 2000 ton-sluisen op het <b>Albertkanaal</b> nadert voltooiing. De renovatiewerken aan de middensluis in Genk in 2007 voltooid. Vervangen van de klepdeuren van de duwvaartsluisen op het Albertkanaal in 2007 aangevat. Verschillende projecten inzake het <b>onderhoud en/of herstelling van oevers, kaaimuren en bruggen</b> langs het <b>Albertkanaal en de Kempense kanalen</b> . Oa. betonherstellingen aan zes bruggen over het Albertkanaal, vernieuwing



Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<p>waterdichtingslaag, de voegen en het wegdek van drie bruggen., onderhoud metalen en betonnen damplanken van de oevers langs het Albertkanaal voortgezet.</p> <p><b>Renovatie van de sluisplatformen aan de duwvaartsluizen te Hasselt en Diepenbeek</b></p> <p>Onderhoud van de jaagpaden langs het Albertkanaal en de Kempense kanalen. (700.000 euro)</p> <p>Vervanging van infrastructuur: de brug van Beek en ophaalbrug 18 te Bocholt., (3,8 miljoen euro)</p>
	<p>Onderhoud van het waterwegennet</p> <p>Ambtsgebied Waterwegen en Zeekanaal NV</p>	<p><b>Brugherstel</b> (1,5 miljoen euro), onderhoud vooral gericht op waterbeheersing (1,5 miljoen euro) en onderhoud gericht op de functie binnenvaart inclusief het buitengewoon onderhoud aan de elektromechanische uitrustingen (6 miljoen euro).</p> <p>Vernieuwing elektromechanische uitrusting Tolpoortbrug te Deinze, renovatie Baudelookaai te Gent, herstel jaagpad langs de Ilzer tussen Elzendamme en Roesbrugge en herstel van de oevers van de Leie tussen Menen en Kortrijk.</p> <p>Dijle en de Benedenzenne: herstellingen aan de jaagpaden, vervanging jaagpadbrug in Werchter</p> <p>Demer: enkele kleine jaagpadbrugjes hersteld en gerenoveerd, omgeving van 'sHertogmolens te Aarschot, ronde sluis verder hersteld en voorzien van leuningen.</p> <p>Langsheen Dijle en Nete werden de metalen damwanden hersteld en behandeld met een anti-corrosie- systeem.</p> <p>Spoorbrug van Willebroek aandrijving vernieuwd, herstellen van de damplanken van de oevers, mechanische en oleohydraulische installaties gereviseerd en hersteld, sluispleinen van de sluisen van het Kanaal naar Charleroi, Kanaal Leuven-Dijle en Netkanaal afgesloten voor het publiek, bedieningskabels Vredesbrug te Willebroek vernieuwd en brug geschilderd, wegbekleding Vredesbrug en Jan Bogaertsbrug te Kapelle op den Bos vernieuwd, hydraulische sturing Jan Bogaertsbrug te Kapelle op den Bos vernieuwd, uitgespoelde oevers Zeekanaal hersteld, ontgronde oevers en kaaien Zeekanaal hersteld en opnieuw aangestort.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	Onderhoudsbagger- werken	<p>Baggerwerken en creëren van bergingscapaciteit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– tussen Humbeek en Grimbergen op het Zeekanaal Brussel-Schelde</li> <li>– overdiepte van Grimbergen op het Zeekanaal Brussel-Schelde</li> <li>– ter hoogte van de te bouwen kaaimuur Vande Moortele langs de Boven-Schelde</li> <li>– kruispunt Ringvaart om Gent en Kanaal Gent-Brugge</li> <li>– zwaaiikom en wachthaven op Noordervak van de Ringvaart om Gent</li> <li>– wachthaven op Zuidervak van de Ringvaart om Gent</li> <li>– kruispunt Afleidingskanaal van de Leie en Kanaal Gent-Brugge</li> <li>– inkom van de Toeristische Leie (Noorderwal-molens van Deinze)</li> <li>– afwaarts de stuwsuis te St Baafs-Vijve</li> <li>– doortocht Leie te Gent (zone tussen Recolettebrug en St Jorissluis)</li> <li>– zwaaiikommen op de Boven-Schelde (Oudenaarde, Eine, Gavere, Semmerzake)</li> </ul> <p>De studie om de vergunde site te Sint Joris Beernem, langs het kanaal Gent-Brugge, aan de meest actuele milieunormen aan te passen werd verder gezet.</p>
	Uitbouw Sedimentologisch laboratorium	Sedimentologisch laboratorium volledig vernieuwd om analyses te kunnen doen van de kwantiteit en de kwaliteit van het getransporteerde sediment
1.2.4.	de aanleg van overstap- en overslagmogelijk- heden	Bouw van overslaginstallaties in het kader van de PPS-regeling laad- en losinstallaties (ruim 10 miljoen euro)
	Ondersteunen van bedrijven bij het uitvoeren van hun (alternatieve) logistische keuze.	Samenwerkingsovereenkomsten van de waterwegbeheerders met het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (VOKA) en met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO): inzetten van transportdeskundigen heeft in een eerste werkjaar geleid tot een duurzame modal shift van meer dan 613.550 ton.
	Stimuleren van het	Sanering van het terrein <b>Forges de Clabecq</b> beëindigd. Procedure aankoop van een tweetal percelen en de bouw van een

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	<p>transport via de waterweg. (Her)ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Ambtsgebied Waterwegen en Zeekanaal</p>	<p>brug over de Zenne voor de ontsluiting van het terrein. opgestart Het ontwerp RUP wordt gefinaliseerd.</p> <p>Ontwerp van inrichtingsplan <b>'t Eilandje te Zwijnaarde</b> door W&amp;Z, de Provincie Oost-Vlaanderen, de Stad Gent, AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent en Domo nv) goedgekeurd.: gemengde bedrijvigheid (in hoofdzaak logistiek en zoveel als mogelijk watergebonden) 18,6 ha, kennisbedrijvigheid 14,0 ha en flexibel nog in te vullen voor een van beide 3,1 ha.</p> <p>Protocol betreffende de publiek – private samenwerking in het <b>brownfieldproject Willebroek – Noord</b> getekend door Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) Antwerpen, Provincie Antwerpen, gemeente Willebroek, W&amp;Z en OVAM Een samenwerkingsovereenkomst werd afgesloten met de private partner inzake de bouw en de financiering van de wegontsluiting noodzakelijk om het projectgebied te ontsluiten naar de A12 en de N177. De infrastructuurwerken ter realisatie van de wegontsluiting van het projectgebied naar de A12 en de N177 worden opgestart.</p>
	<p>Stimuleren van het transport via de waterweg. (Her)ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen. Ambtsgebied nv De Scheepvaart</p>	<p>nv De Scheepvaart oefende tweemaal een <b>voorkooprecht</b> uit bij de verkoop van bedrijventerreinen langs het Albertkanaal: Schoten (2 ha.) en Heusden- Zolder (9 ha.)</p> <p>Verdere uitwerking van het <b>Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)</b> om een voorraad aan watergebonden bedrijventerreinen beschikbaar te krijgen.</p> <p>Structuurschets herstructurering van het bestemde bedrijventerrein <b>'Kolenhaven Lummen'</b> opgestart.</p> <p>Invulling ontsloten deel bedrijventerrein <b>Genk-Zuid</b> aan de gang; studie ontsluiting resterende deel in uitvoering.</p> <p>Ontwikkeling bedrijventerrein <b>Beverdonk (Grobendonk)</b>: GRUP op 19 mei 2006 definitief vastgesteld, inrichtingsstudie en opstellen ontwerp voor de aan te leggen infrastructuur opgestart.</p> <p>Watergebonden bedrijventerrein <b>Genk-Zuid-Oost</b>: passende beoordeling is opgesteld en voorgelegd aan de het Departement Leefmilieu en Energie.</p> <p>Bedrijventerrein <b>Zolder Lummen-Zuid</b>: onderzoek naar de aanwezige natuurwaarden in uitvoering</p> <p>Watergebonden bedrijventerrein <b>Zwaaiikom Ranst</b>: opstellen van een passende beoordeling gepland</p> <p>Opmaak van een RUP voor de bestemming van watergebonden bedrijventerreinen in <b>Lanaken</b>, langs de linkeroever van het kanaal Briegden – Neerharen, in <b>Genk Zuid-West</b> en in <b>Herentals</b> (Heirenbroek)</p> <p>Bedrijventerrein <b>Genk-Zuid</b>: nv De Scheepvaart ondertekent akkoord tot samenwerking in de uitbouw van het Mobility Center Genk-Zuid.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
1.3.1	Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject	<p>- Het ADA-platform, dat binnen het Agentschap Wegen en Verkeer wordt gebruikt, werd uitgebreid met een werfmodule waarin geplande wegenwerken op een uniforme manier worden gecentraliseerd. Een koppeling tussen de ADA – module en het Verkeerscentrum is afgewerkt.</p>
	Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken	<p>- In 2007 werd een start gemaakt met dit coördinatiepunt. Diverse procedures en protocol zijn uitgewerkt alsook is er een databank aangelegd. De verwachting is dat vanaf november de communicatie naar de burger zal starten.</p>
	Uitwerken en implementeren van minder-hindermaatregelen in de waterbouwsector	<p>Dienstorder: opname van “minder-hindermaatregelen” in de plannings-, ontwerp- en uitvoeringsfase van de infrastructuurwerken.</p> <p>In het “menubestek” een aantal bepalingen ingelast voor het treffen van minder-hindermaatregelen o.m. opnemen van het aspect “hinder” als gunningscriterium, aanvoer van materialen en grondstoffen via de waterweg, de verkeersregeling voor scheepvaart en het wegverkeer en het toestaan van scheepvaartonderbrekingen.</p>
1.3.2	Via-Invest	<p>- Tegen het einde van 2007 zal het standaard DBFM-contract (Design Build Finance Maintain) voor goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd.</p> <p>- In april 2007 werd tevens een technische studieopdracht opgestart voor de opmaak van standaard outputspecificaties en gunningcriteria.</p> <p>- Voor de noordelijke wegenisontsluiting van de Nationale luchthaven van Zaventem, het eerste Via-Invest project, werd geopteerd om dit project te laten aansluiten bij de spoorontsluiting van de Nationale luchthaven van Zaventem (het Diaboloproject genaamd). Op 8 juni 2007 werd de protocolovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de NV Infrabel door de Vlaamse Regering goedgekeurd. In het kader van de onderhandelingsprocedure voor de financiering van het wegenisproject zal door Via-Invest een definitieve DBFM-overeenkomst onderhandeld worden. De definitieve DBFM overeenkomst zal nog voor goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. De werken zullen vermoedelijk tegen einde 2007 van start kunnen gaan.</p>
1.3.3	Gebiedsgerichte samenwerking	<p>- Het project ‘Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen’</p> <p>- Zaventemse START-programma</p>
	Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg. Stimuleren van overleg met de bedrijfswereld	<p><b>Samenwerkingsovereenkomsten met VOKA, Unizo en de waterwegbeheerders</b> met het oog op modal shift: infossies, inschakeling van transportdeskundigen</p> <p>Onderzoek naar de <b>problematiek van de afhandeling van ‘kleine’ containervolumes</b> in de Antwerpse haven in opdracht van de waterwegbeheerders en het Gemeentelijk Havenbedrijf.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<p>Studie <b>Logistieke Poort Limburg</b> die de economische en logistieke potenties van de provincie Limburg in kaart heeft gebracht in opdracht van nv De Scheepvaart, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, provincie Limburg en LRM</p> <p>Memorandum tussen Waterwegen en Zeekanaal NV en de Haven van Brussel wordt verder gezet, om zo het gebruik van de waterweg te bevorderen en nieuwe synergieën te ontwikkelen.</p>
1.3.4.	Rooilijnen	De afdeling Algemene Technische ondersteuning (sectie Fotogrammetrie) karteert m.b.v. luchtopname de N34, kustbaan. De N47 en N263 werden topografisch opgemeten.
	Nieuwe regelgeving	<p>De federale overheid is overgegaan tot herschrijving van de regelgeving voor de binnenvaart waarop de gewesten een complementaire regelgeving zullen realiseren.</p> <p>Regelgeving aanpassen opdat een vlotte doorstroming zou gegarandeerd zijn over het netwerk van waterwegen.</p>
1.3.5	Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten	- In 2007 stelde het Nationaal Instituut van Statistiek (NIS) haar de gelokaliseerde ongevalgegevens van 2002 beschikbaar. Deze gegevens werden gerubriceerd per hectometerpaal van de Vlaamse gewestwegen. Hierdoor is er een start gemaakt met het herberekenen van de prioriteiten van de gelijksoortige projecten gedefinieerd binnen de OBA.
1.3.6.	Kenniscentra van het Waterbouwkundig Laboratorium	Fundamenteel onderzoek naar de oevereffecten die optreden als schepen langs de rand van de vaargeul of langs de oever varen, beëindigd
	Kenniscentra van het Waterbouwkundig Laboratorium	Deelname aan hydraulische ontwerpstudies voor sluizen: de nieuwe Post-Panamax sluizen op het Panamakanaal, de tweede sluis naar de Waaslandhaven, renovatie van de middendeuren van de sluis van Zemst, de Scaldissluis (recreatievaart) te Gent.
	Kenniscentra van het Waterbouwkundig Laboratorium	Projectopvolgingssysteem en kennisweb: kennis efficiënt beheren. vernieuwd gebruiksvriendelijk bibliotheekstelsel: toegangsmogelijkheden beschikbare kennis.
	Een kenniscentrum in de domeinen topografie,	In het kader tot het uitbouwen van een kenniscentrum in de domeinen topografie, fotogrammetrie, prijsadvies, standaardbestekken en kwaliteitszorg, heeft de afdeling Algemene Technische Ondersteuning van de Technisch

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	fotogrammetrie, prijsadvies, standaardbestekken en kwaliteitszorg	<p>Ondersteunende Diensten volgende acties opgestart in 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uitbouw van een website met betrekking tot prijsadvies</li> <li>• uitwerken van aangepaste herzieningsformules in overleg met de aanbestedende afdelingen</li> <li>• opstart van het herwerken van het standaardbestek 230 voor de waterbouw in overleg met de aanbestedende afdelingen</li> <li>• opstart van het herwerken van het standaardbestek 240 betreffende de mechanisch en elektrische installaties en uitrustingen voor telecommunicatie in overleg met de aanbestedende afdelingen</li> <li>• Uitgeschreven en gedocumenteerde processen voor de verschillende afdelingen ter voorbereiding van de uitbreiding van het kwaliteitsmanagementsysteem van de TOD</li> </ul>
	GIS	<p>Inbouwen van ruimtelijke component van de data in de databankstructuur van het Waterbouwkundig Laboratorium (o.a. een SDE-databank). Gebruik GIS voor pre- en postprocessing in modelleringprojecten en o.a. door de ontwikkeling van softwaretools.</p>
	Kennismanagement Agentschap Wegen en Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De 'kenniscuster beheerders' screenen in 2007 alle informatie, gekoppeld aan de centrale kennisstructuur op hun geldigheid en volledigheid.</li> <li>- In 2007 wordt bij de verdere uitbouw van de kennisstructuur het accent gelegd op het uittekenen van een globale processtructuur waaraan de kennis, verzameld per kenniscuster, gekoppeld wordt. Tevens wordt een aanvang genomen met het standaardiseren en automatisch verwerken van formulieren.</li> </ul>
	ISO certificatie Agentschap Wegen en Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In 2007 is een projectleider aangesteld, alsook zijn een projectplan en een timing uitgewerkt.</li> </ul>
	Algemene Databank van het Agentschap Wegen en Verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De eerste (driejaarlijkse) hercertificatie van de afdelingen EMG en EMA zijn voor eind 2007 gepland.</li> </ul> <p>Een verbetering van de ontsluiting en uitwisseling van kabel- en leidinginformatie via het Kabel en Leidingen InformatiePortaal (KLIP).</p>
	Kenniscentrum rond verkeer, vervoer en verkeerstematica	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vanuit het Kenniscentrum "verkeer, vervoer en verkeerstematica": beleidsondersteunend advies rond bestaande infrastructurele knelpunten (bv. Kennedytunnel, E313) als rond geplande infrastructuurprojecten zoals de Antwerpse Oosterweelverbinding en het START-R0 project voor de Brusselse ring.</li> <li>- ontwikkeling van een microsimulatiemodel op effect van rijstrooksignalisatie na te gaan</li> <li>- Een nieuw goederenmodel Vlaanderen werd opgebouwd. Dit model wordt verder geoperationaliseerd in samenwerking met het steunpunt Goederenstromen.</li> <li>- De bestaande strategische verkeersmodellen werden geactualiseerd op basis van de resultaten van de socio-economische enquête. Een module voor de impactberekening van langdurige wegomleggingen werd geïmplementeerd.</li> </ul>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<p>- Europese projecten op vlak van het automatiseren van de inventarisatie en verwerking van snelheidsdata, en het aanwenden van dergelijke data voor het verkeersbeheer of nog met het oog op adviserende systemen in het voertuig zelf, werden opgevolgd. In dit kader werd ook een haalbaarheidsonderzoek naar een Vlaamse Snelheidsdatabank uitgevoerd.</p> <p>- Participatie in tal van Europese fora - ERTICO, CEDR, Centrico - m.b.t. onderzoek naar nieuwe technologieën en toepassingen (ROSATTE : een efficiënte en kwaliteitsvolle stroom van veiligheidsgerelateerde gegevens van de overheden naar de kaartenmakers realiseren), CVIS, (Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems) en Flexsys (Flexibel Verkeersbeheersysteem).</p>
2.1.1	Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem	<p>- Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven</p> <p>- A12 – Meise (bedrijvzone Meise-Westrode)</p> <p>- Het vak A1/E19 en N211 maakt deel uit van het Diaboloproject in samenwerking met Infrabel. Voor de wegeninfrastructuur zal het complex nr. 12 Vilvoorde – Luchthavenlaan wordt vervolledigd met bijkomende op- en afritten aan de noordzijde. Er wordt een nieuwe viaduct, primaire I, aangelegd bovenop de N211 dat over de N21, Haachtsesteenweg, rechtstreeks de zone Brucargo zal verbinden met de A1/E19. Ten noorden van het nieuwe complex wordt er eveneens een fietsbrug gerealiseerd. De financiering hiervan gebeurt via Via-Invest. De voorziene planning van de werken loopt van oktober 2007 tot 2011.</p>
	De regionale luchthavens certificeren	De afdeling Algemene Technische Ondersteuning stond in voor de controle van twee veiligheidsvlakken (1,3% en 2%) op het al dan niet aanwezig zijn van obstakels na de snoetwerken op het Fort III te Borsbeek.
3.1.1.	Ecologisch bermbeheer	<p>- De bermbeheersplannen voor de E313/A13 in Antwerpen en de E40/A10 in Oost-Vlaanderen zullen nog voor het einde van dit jaar worden afgewerkt.</p> <p>- Er werd inmiddels ook gestart met de opmaak van het bermbeheersplan voor de N49 district Sint-Niklaas, de R2 in Oost-Vlaanderen, de N49 in district Eeklo en de E40/A10 in Vlaams-Brabant. Dit betekent dat er eind 2007 een goedgekeurd bermbeheersplan bestaat voor ruim 4/5 van de door het Agentschap Wegen en Verkeer beheerde autosnelwegbermen.</p>
	Biocidegebruik	- In een nota m.b.t. ecologische beplantingen wordt toegelicht hoe d.m.v. het gebruik van inheemse soorten kan worden gestreefd naar een evenwichtig ecosysteem zodat onkruid geen kans meer krijgt, en dus minder biociden moeten worden gebruikt.
	Winterdienst	<p>- De ontsluiting via het internet van het bestaande gladheidmeetsysteem werd geëvalueerd. Gegevens van oppervlakken van sites werden geactualiseerd alsook werd er een gebruikershandleiding via het intranet beschikbaar gesteld.</p> <p>- Alle nieuwe voertuigen voor de winterdienst worden voortaan met GPS en een systeem voor automatisch strooien uitgerust.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	Ontsnippering	<p>- De belangrijkste realisatie :het project ter hoogte van het ‘Hellegat’ te Holsbeek: een onderdoorgang van de A2 omgevormd tot een gecombineerde doorgang voor fauna en lokaal verkeer, een ecokoker werd onder de autosnelweg geperst en een ecoraster werd geplaatst.</p> <p>- Eind januari 2007 is een ontsnipperingsstudie opgestart voor de E40/A10.</p> <p>- Voor de realisatie van het project aan de E19/HSL in samenwerking met Infrabel, werd vooral gewerkt aan het vergroten van het maatschappelijke draagvlak voor de realisatie van de laatste 2 projecten (ecoduct en bermbrug).</p>
	Geluid	<p>- In eerste fase, voor de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar: procedure voor opstelling van de geluidsbelastingkaarten is aanbesteed en gestart eind september 2007.</p> <p>In opdracht van de afdeling Verkeerskunde heeft de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (sectie topografie) in 2007 geluidswerende schermen langs gewestwegen en autosnelwegen opgemeten en verwerkt teneinde de geluidswerende schermen voor heel Vlaanderen in kaart te brengen.</p>
3.2.1	Het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC)	<p>Informatiesysteem HYDRA: controleren, verbeteren en aanvullen van ontbrekende informatie, door o.a. gemeenschappelijke ontsluiting van beschikbare data met partners uit zowel binnen- als buitenland (KMI, SETHY, ...).</p>
3.2.3.	Opstellen van laagwaterscenario's	<p>Verdere verfijning van de laagwaterberichtgeving. Maandelijks bericht met de huidige en verwachte situatie, indien er geen neerslag valt, uitgaande van de tot dan beschikbare hydrometeorologische gegevens aangevuld met modelresultaten</p> <p>Laagwatermodelinstrumentarium opgesteld voor het systeem van het Albertkanaal en de Kempische kanalen. Studies voor opstellen van verschillende mogelijke laagwaterstrategieën voor het watersysteem van het Albertkanaal en de Kempische kanalen afgerond.</p> <p>Uitbreiding van het bestaande peil- en debietmeetnet op het Albertkanaal om de waterhuishouding van de kanalen verder te optimaliseren.</p> <p>Doorrekenen laagwaterscenario's voor het systeem van Bovenshelde, Leie en het Knooppunt Gent waarmee inzicht verkregen werd in de sterktes en zwaktes van het systeem.</p> <p>Pilootproject rond de mogelijke watertekorten en verdroging door klimaatverandering afgerond en in 2007 uitgebreid naar andere gebieden in Vlaanderen met prognoses voor laagwatersituaties en hun kans van voorkomen en een inschatting van de globale waterbeschikbaarheid</p>
	Opmaak en bijsturing waterbeheersingsplannen	<p>Actualisatie van het huidige modelinstrumentarium en berekeningen voor ontwerp en de optimalisatie van waterbeheersingsinfrastructuur. Concrete voorbeelden:</p>



Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Simulaties vernieuwing stuwen op Dender,</li> <li>- studie inrichtingsvarianten overstromings- en natuurgebieden Sigma-plan</li> <li>- bestuderen van inrichtingsvarianten Blankaert (IJzer),</li> <li>- opmaak van numerieke modellen Zeekanaal Brussel-Rupel en kanaal Brussel-Charleroi,</li> <li>- berekeningen voor Seine-Schelde-West (zie ook paragraaf 1.2.1)</li> </ul>
	Opmaken van waterbeheersingsplannen en waterbeheersingswerken voor het Bovenschelde- en Leiebekken en voor het IJzerbekken	<p>Waterbeheersingsplannen Bovenschelde- en het Leiebekken: data verzameld.</p> <p>Voortzetten van de vernieuwing van de stuwen aan de sluisen op de Bovenschelde.</p> <p>Nieuwpoort gestart met de bouw van twee noodpompen op het Nieuw Bedelf en op de Kreek van Nieuwendamme.</p> <p>Nieuw pompemaal te Heist: bouw aanbesteed.</p>
	Beheer van de Gemeenschappelijke Maas	<p>Aanleg van twee grinddrempels als één van de remediërende maatregelen die de nadelige gevolgen van de uitvoering van het Nederlandse <b>Grensmaasproject</b> moeten ondervangen..</p> <p>Project Levende Grensmaas opgestart in Dilsen-Stokkem en Maaseik: door het verhogen van de afvoercapaciteit van de rivier, het veiligheidsniveau van het voor de drinkwaterwinning van Limburg belangrijke mijnverzakkingsgebied te Maasmechelen en Dilsen-Stokkem, verhogen en een uniek riviernatuurgebied creëren.</p> <p>Medewerking door het Waterbouwkundig Laboratorium aan nationale en internationale onderzoeksprojecten zoals CLIMAR, Quest4D (Belspo), OpenMI (Life) en SAFECOast (InterregIIIB).</p>
	Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis.	<p>Opstellen van een Vlaamse toegespitte methodologie voor een toetsing van de veiligheid van de Vlaamse dijken (toepassing binnen schade- en risicoberekeningen). Evaluatiemethode van de bresgevoeligheid voorgelegd aan de verschillende waterbeheerders eind 2007.</p>
	Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis.	<p>Intensieve begeleidende monitoring van grote projecten (vb. Sigma-plan, Lange Termijnvisie Schelde).</p> <p>Monitoringcampagne voor werking gecontroleerd gereduceerd getijdegebied (GGG) Lippenbroek.</p>
	Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis.	<p>Kartering van opgetreden overstromingen met behulp van helikoptervluchten gestart met geavanceerde GIS-infrastructuur om snel (binnen enkele dagen) overstromingskaarten te maken. 2 testvluchten in 2007: Demerbekken (20/01/2007) en IJzerbekken (24/07/2007). Kaarten nuttig voor het aanpassen van de recent overstromde gebieden (ROG)-kaarten.</p>
	Toepassen van innovaties	<p>Gevolgen van klimaatverandering op overstromingen langsheen de Vlaamse rivieren: berekeningen gestart in 2007.</p>

Hoofdstuk beleidsbrief	Naam project	Acties 2007
	en inzichten in watersysteemkennis.	
	Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis.	Eerste release softwaretool voor gebruiksvriendelijk berekenen van overstromingsrisico's (LATIS)
	Uitvoeren geactualiseerd Sigma-plan	Bestaande Sigma-plan: prioritaire dijkversterkingsprojecten en studies (13,5 miljoen euro). Geactualiseerd Sigma-plan (23,4 miljoen euro) Gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) Kruibeke – Bazel – Rupelmonde: (10,9 miljoen euro).
	Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)	Verdere uitbouw van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) intensief verder gezet. Alle beschikbare numerieke modellen ingezet als voorspellingsmodel. Hoogwaterberichten voor alle bevaarbare waterlopen gebaseerd op dagelijkse voorspellingen van waterpeilen en debieten. Procedures opgesteld rond de verspreiding van de hoogwaterberichgeving aan derden via het RIS.
	Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)	Overeenkomsten afgesloten tussen Vlaanderen en de buurlanden voor uitwisseling van meetgegevens en operationele voorspellingen.
	Accuraat verwittigen van de bevolking bij nakende wateroverlast (HIC)	Continuïteit bij het HIC gestart voor (3 maal daags) gepubliceerde voorspellingsresultaten met een kwaliteitsborging. Onderzoek verschillende mogelijkheden voor degelijke huisvesting.
	Vismigratie	Stuw Oudenaarde: werking visnevengeul bijgestuurd Nieuwe stuw Asper: visnevengeul in aanleg. Sluizencomplex Nieuwpoort: bij exploitatie rekening gehouden met migratie van de glasaal.

## Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWV
AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
BAFO	Best and final offer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CBP	Centraal boeking platform
CVIS	Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems
DBFM	Design Build Finance Maintain
ENA	Economisch netwerk Albertkanaal
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsten
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
Flexsys	Flexibel Verkeersbeheersysteem
GGG	gecontroleerd gereduceerd getijdegebied
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOG	Gecontroleerde overstromingsgebieden
GRB	Grootschalig Referentie Bestand
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
GWS	Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum

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
KLIP	Kabel en Leidingen InformatiePortaal
LED	Light Emitting Diode
LEM	LuchthavenExploitiemaatschappij
LNE	Leefmilieu Natuur en Energie
LOM	LuchthavenOntwikkelingsMaatschappij
LZV	Langere Zwaardere V rachtwagen
MER	Milieu-effectrapportage
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
OBA	Objectieve Behoeft Analyse
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
POM	Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIS	River Information Services
RSS	rijstrooksignalisatie
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
ROG	Recent overstromde gebieden
RWO	Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed

SAR	Search And Rescue
SPV	Speciale Projectvennootschap
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 Expeditieus van Antwerpen
VIA	Vlaanderen In Actie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VOKA	Vlaams netwerk van Ondernemingen
WVI	West-Vlaamse Intercommunale
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV