

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



Zitting 2005-2006

25 oktober 2005

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2005-2006

ingediend door de heer Kris Peeters,
Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

INHOUD

	Blz.
I. Inleiding.....	3
II. Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2005 en vooruitzichten voor 2006	4
1. Openbare Werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem	4
1.1. Investeren in wegen	4
1.2. Investeren in waterwegen	12
1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven	19
1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken	19
1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten	21
1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg	22
1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken	24
1.3.5. Uitwerken van een nieuwe regelgeving	26
1.3.6. Organisatorische aspecten	27
2. Openbare Werken: investeren in economische poorten en knooppunten	31
2.1. Zeehavens	31
2.2. Luchthavens	51
3. Openbare Werken: de multifunctionele benadering	55
3.1. De Weg multifunctioneel benaderd	55
3.2. De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd	56
III. De prognoses van de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar 2006	64
IV. Overzicht van de wijze waarop gevolg werd gegeven aan het regeerakkoord, de beleidsnota en resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn	65
1. Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium	65
2. Beleidsnota Openbare Werken	66
3. Resultaten van administratief onderzoek 0403001 van de dienst Interne Audit bij de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen	66
4. Aangekondigde plannen inzake Openbare Werken	68
5. Snelwegentol	69
V. Samenvatting van de beleidsopties en intiatieven voor het volgende begrotingsjaar	70
Lijst met gebruikte afkortingen	78
Classificatie van de waterwegen	80

I. Inleiding

Uitvoering gevend aan de bepalingen van de reglement van het Vlaams Parlement (artikel 74), omvat de beleidsbrief volgende onderdelen:

1. Een overzicht van de uitvoering van de begroting tijdens het lopende begrotingsjaar.
2. Een prognose over de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar.
3. Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan het regeerakkoord en de beleidsnota's, resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn, afgesloten met een overzichtstabel opgebouwd rond de beleidsdoelen.
4. Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.

II. Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2005 en vooruitzichten voor 2006

1 Openbare Werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem

Het Vlaamse Regeerakkoord stelt een evenwicht voorop tussen investeringen die alle gebruikers van het transportsysteem ten goede komen en de specifieke investeringen in economische knooppunten en poorten, die de attractiviteit van Vlaanderen als logistieke draaischijf moeten vrijwaren.

1.1 Investeren in wegen

Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten

De aanleg van missing links en het wegwerken van andere capaciteitsbeperkende knelpunten is een belangrijke voorwaarde om op termijn tot een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit op het hoofdwegennet te komen. Het is mijn bedoeling om deze legislatuur minstens één derde van de missing links uit het mobiliteitsplan Vlaanderen weg te werken. Van de reeds geselecteerde missing links worden volgende projecten op korte termijn aanbesteed:

- Het aanleggen van de Oosterweelverbinding in Antwerpen;
- Het aanpassen van Temse-brug op de N16;
- Het aanpassen van de verkeerswisselaar in Lummen (A2 - A13);
- Het herinrichten van de N31 tot een primaire weg van categorie I.

Projecten die nog in een studie-/ontwerpfase zitten zijn:

- De N74 noord-zuidverbinding in Limburg;
- Het START-project in Zaventem (het aanleggen van een verbindingsweg E19-luchthaven);

- Aanleggen van de N60 als primaire weg van categorie I te Maarkedal, Kluisbergen en Ronse;
- R4-Zuid vervolledigen;
- Aanpassen van de A19;
- Aanpassen van de N19 Westerlo - Turnhout;
- Omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle - aansluiting N49, Blauwe Toren);
- Omvormen van de N49 Westkapelle - Zelzate tot autosnelweg.

Optimaal benutten van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer

Het wegennet wordt niet enkel via fysieke aanpassingen beter benut. Ook door de verder uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement wordt de huidige capaciteit verhoogd. Daarom zal het verkeersgeleidingssysteem op de Antwerpse Ring en regio verder uitgebouwd worden. Dit jaar werd de derde fase van dit project aangevat, welke bestaat uit het plaatsen van rijstrooksignalisatie op de binnenring, en het vervangen van de permanente 100 km-borden door dynamische borden. Tegen midden 2006 zijn deze werken afgerond en kan het systeem in dienst worden genomen. Het volledige systeem omvat automatische detectie van incidenten op de weg met behulp van camera's en het inzetten van borden met veranderlijke aanduidingen boven de weg. Zo kan dynamisch worden ingespeeld op de actuele verkeerssituatie op de hoofdwegen. In functie van de verkeersdrukke kan snelheidsharmonisatie worden toegepast of kunnen alternatieve wegen worden aangeduid.

Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten

De toepassing van een algemeen organisatieplan bij incidenten om toelaten om de hinder bij incidenten snel en doeltreffend aan te pakken. Dit jaar wordt een eerste (proef)aanbesteding gehouden voor uitgebreidere FAST-contracten (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen). Deze uitbreiding voorziet o.a. in signalisatie om de plaats van het ongeval te beveiligen en in afzonderlijke FAST-contracten voor incidenten waarbij vrachtwagens betrokken zijn, omdat deze ander takelmateriaal vereisen en een andere aanpak vragen om bv. eerst de lading te verwijderen.

In 2005 werd ook de eerste fase van het uitbouwen van de calamiteitenroute op de E17-N70 aangevat. Dit project heeft tot doel de autosnelwegen uit te rusten met een dynamische richtingssignalisatie om bij incidenten het verkeer om te leiden naar alternatieve routes via de secundaire wegen. Op deze secundaire wegen kunnen in functie van de verkeersdruk de verkeerslichten gestuurd worden vanop afstand. Alle calamiteitenroutes werden dit jaar op kaart uitgetekend, zodat voor alle snelwegen van elke afrit een alternatieve route beschikbaar is naar de volgende oprit. In 2006 wordt gestart met het aanbrengen van signalisatie zodat deze routes praktisch bruikbaar worden.

Het verschaffen van on-line accurate reisinformatie

Het verkeerscentrum Antwerpen bewaakt het wegverkeer o.m. met behulp van camera's opgesteld langsheen de Vlaamse snelwegen. Sinds medio 2005 kan een eerste selectie van 16 camerabeelden (regio's Antwerpen en Brussel) on-line geraadpleegd worden op de website van het verkeerscentrum. In de begroting zijn de nodige kredieten ingeschreven om dit aantal uit te breiden zodat weldra ook de beelden van de Gent en Lummen via de website bekeken kunnen worden.

Op de website kan de weggebruiker ook informatie vinden over de bezettingsgraad van de autosnelwegen, eventuele filevorming, ongevallen en over geplande en in uitvoering zijnde wegeniswerken. Via Spitsmail kan hij zich bovendien gratis abonneren op gepersonaliseerde verkeersinfo, die hem dagelijks per e-mail bezorgd wordt. Deze systemen zullen verder uitgebouwd en verfijnd worden. Nu reeds maken meer dan 3000 weggebruikers gebruik van deze service.

Uitbouw van een performant meetsysteem

Om het verkeer te kunnen sturen zijn accurate verkeersgegevens noodzakelijk. Het huidige meetsysteem van voertuigtellingen, moet daarom worden verfijnd en uitgebreid om een juiste weergave te bekomen van de reële bezetting van de wegsegmenten. Daarenboven dient deze informatie te worden aangevuld met betrouwbare meetgegevens over de voertuigtypes. Om deze gegevens te bekomen werd er in 2005 begonnen met het uitbouwen van 56 meetlocaties verspreid over het ganse hoofdwegennet in Vlaanderen. Dit kadert in het project 'Meten in Vlaanderen'.

Op deze meetlocaties zal het mogelijk zijn om naast het aantal voertuigen en hun snelheid eveneens het type voertuig (wagen, vrachtwagen, enz.) te detecteren. Momenteel lopen ook testen van systemen voor nummerplatherkenning van voertuigen. Een testsite om de verschillende meetsystemen te beoordelen werd verder uitgebouwd. De voorlopige testsite aan de Kennedy-tunnel werd dit jaar vervangen door een permanente testsite op de E19 noord.

De installatie van de verschillende meetposten zal in 2006 worden verdergezet. Ook zal er volgend jaar een nieuw project opgezet worden op de testsite om tot een beter systeem van voertuigclassificatie te komen.

De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding

Niet alleen het autoverkeer en het vrachtvervoer hebben baat bij een verbeterde doorstroming. Ook voor het openbaar vervoer is een verhoging van de commerciële snelheid en de regelmaat belangrijk. In 2005 werd de aandacht vooral toegespitst op het aanpassen van de cycli van verkeerslichten. Bijna alle kruispunten die door De Lijn worden gebruikt zijn uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding.

Een recent opgerichte Taskforce “Doorstroming” buigt zich momenteel over extra maatregelen om de doorstroming te bevorderen. Deze Taskforce heeft als taak:

1. het inventariseren van de doorstromingsknelpunten;
2. het opstellen van een fysisch programma voor deze projecten;
3. het inventariseren van de methodieken om de doorstromingsproblemen aan te pakken;
4. het uitwerken van innovatieve beleidsvoorstellen per knelpunt;
5. en het opstellen van een concreet actieprogramma.

Het onderdeel inventarisatie is reeds afgewerkt. Ook een voorstel van fysisch programma 2006 is in opmaak. Voorstellen van alternatieve aanpak van doorstromingsproblemen (bv. bussen over de pechstrook laten rijden) worden momenteel onderzocht op hun haalbaarheid.

Structureel onderhoud wegennet

Naast bovenvermelde investeringen in capaciteitsverhogende en doorstromingsbevorderende maatregelen vormen ook investeringen in het onderhoud een belangrijk onderdeel van een rationeel investeringsbeleid. Het afgelopen jaar lag de nadruk vooral op het structureel onderhoud van de Ring rond Antwerpen. Deze werken werden dit jaar volledig afgerond. Aanvullend werd ongeveer 20% van het investeringsbudget van de administratie Wegen en Verkeer gespendeerd aan projecten specifiek voor structureel onderhoud. Maar ook andere projecten, zoals bv. het heraanleggen van doortochten, dragen bij tot het structureel onderhoud van het wegennet.

Kwaliteitslogo voor nevenbedrijven

De zorg voor onderhoud en kwaliteit geldt niet enkel voor de weginfrastructuur zelf. De Vlaamse overheid geeft de snelwegparkings voor langere tijd in concessie aan commerciële bedrijven, zoals bezinestations, restaurants en motel. De kwaliteit van de dienstverlening laat echter vaak te wensen over. Daarom werd besloten om een kwaliteitssysteem te ontwikkelen en jaarlijks een Kwaliteitsmerk toe te kennen. In 2004 werd elke parking minstens vier keer geïnspecteerd met als resultaat dat 10 snelwegparkings een jaar lang het Kwaliteitsmerk 2005 mogen voeren. Volgende parkings mogen zich in 2005 met een blauw-wit-logo-met-regenboog aan het publiek bekend maken als "erkende kwaliteitsparking":

- Autosnelwegparking E40 Mannekensvere, richting Veurne
- Autosnelwegparking E40 Mannekensvere, richting Brugge
- Autosnelwegparking E40 Jabbeke, richting Kust
- Autosnelwegparking E40 Jabbeke, richting Gent
- Autosnelwegparking E17 Kalken, richting Gent
- Autosnelwegparking E17 Kalken, richting Antwerpen
- Autosnelwegparking E19 Ruisbroek, richting Bergen
- Autosnelwegparking E19 Minderhout, richting Antwerpen
- Autosnelwegparking E313 Tessenderlo, richting Hasselt
- Autosnelwegparking E313 Tessenderlo, richting Antwerpen

In 2005 werd ook een strategisch netplan voor de dienstenzones opgesteld, dat in de toekomst als globaal kader zal gelden bij het vernieuwen van concessies.

In 2006 zal verder worden gewerkt aan de verfijning van het beoordelingssysteem (met o.a. de toekenning van bijkomende sterren) en worden de parkings opnieuw grondig geïnspecteerd.

Aanpak gevaarlijke punten

Aanvullend op de investeringen die de attractiviteit van Vlaanderen als logistieke draaischijf vrijwaren kregen ook maatregelen om de veiligheid te verhogen de nodige aandacht. Zo werd het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' verder uitgevoerd. Dit project zit intussen op kruissnelheid zodat er het afgelopen parlementaire jaar 107 projecten aanbesteed konden worden. In 2006 worden opnieuw 193 aanbestedingen gepland.

Budgettair gezien betekent dit dat het voorbije jaar het FFEU-budget voor 2003 werd opgebruikt, alsook 20% van het FFEU-budget voor 2004. In totaal werd voor ongeveer 110 miljoen euro aan investeringen vastgelegd. Voor de 200 projecten die in 2005 zullen aanbesteed worden zal het resterende budget van 2004 en het volledige budget van 2006, zoals voorzien in de begrotingsopmaak, gebruikt worden. Er zal het komende jaar dus opnieuw 140 miljoen euro vastgelegd worden voor de aanpak van de gevaarlijke punten.

Verkeershandhavingssystemen

In de voorbije jaren ging veel aandacht naar handhaving. Zo werden enkele honderden onbemande camera's geplaatst om op te treden tegen roodrijders en snelheidsovertreders. Het programma van installatie van roodlicht- en snelheidcamera's werd in 2005 verder gezet (2 x 1 800 000 euro) en zal in de loop van 2006 voltooid worden. Een eerste onderzoek in 2005 gaf immers duidelijk aan dat deze camera's een gunstig effect hebben op de verkeersveiligheid.

Aanpak schoolomgevingen

Mijn bijzondere aandacht ging ook uit naar de schoolomgeving. Alle schoolomgevingen waarin gewestwegen betrokken zijn, werden opgelijst en voorzien van signalisatie. De dynamische 30 km-borden zijn uitgevoerd met LED-technologie en worden gestuurd en bewaakt op afstand. In totaal investeert de Vlaamse Regering hier 13,2 miljoen euro voor de realisatie van zone 30 aan de 440 scholen gelegen langs gewestwegen. In totaal zijn er 191 schoolomgevingen waar een permanente zone 30 wordt voorzien, en in 218 gevallen worden dynamische borden geplaatst. Op wegen met een specifieke doorstroomfunctie (snelheidsregime 70 of 90 km per uur) wordt er in principe een dynamisch verkeersbord voorzien.

Ook op infrastructureel vlak werkt de Vlaamse Overheid aan een verbetering van de veiligheid rond de schoolomgevingen. Via het mobiliteitsconvenantenbeleid werd er in 2004 voor 23 projecten een bedrag van bijna 8 miljoen euro vastgelegd.

Realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken

Naast de schoolomgeving krijgt ook de fietser de nodige aandacht. 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 wordt vastgelegd. Het afgelopen parlementaire jaar werden er 47 projecten vastgelegd. Maar ook in andere projecten (aanpak van gevaarlijke punten en doortochtprojecten) wordt ruime aandacht besteed aan de positie van de fietser en de voetganger in het verkeer.

Leesbare en consequente inrichting van gewestwegen

In de tweede helft van 2005 worden de verschillende snelheidsregimes geïnventariseerd op de gewestwegen om, waar nodig en haalbaar, de continuïteit te vergroten en om als basis te dienen voor ondersteuning via routegeleidingssystemen in de wagen. Op basis van deze inventarisatie zullen in 2006 korte wegvakken aangepast worden die een onlogische snelheidsbeperking in het groter geheel hebben. Naast deze

eerste stap, zullen op termijn snelheidsborden vervangen worden door zoneborden om het aantal verkeersborden te verminderen.

Weggebruikers sensibiliseren

Ook sensibilisatiecampagnes kunnen bijdragen tot een verantwoord rijgedrag. Ook deze legislatuur werd opnieuw campagnes opgezet, telkens met een affiche langsheen de autosnelwegen en de gewestwegen vergezeld van een tijdschriftadvertentie of radiospot en artikelen in het tijdschrift "Uitweg". De campagnethema's waren: Ozonvriendelijk rijgedrag, Verslaafd aan de wagen, Verantwoord rijgedrag bij wegenwerken, Winterdienst, Werken aan de Antwerpse Ring, Week van de Zachte Weggebruiker. In 2006 zullen de campagnes gaan rond het thema verantwoord rijgedrag, meer in detail: Verantwoord rijgedrag - Links rijden, Verantwoord rijgedrag bij wegenwerken, Verantwoord rijgedrag - Gebruik van de pechstrook.

1.2 Investeren in waterwegen

Vlaanderen neemt zich voor zijn hoofdwatwegennet volwaardig in te passen in het Trans Europees Netwerk. Het wegwerken van de nog resterende infrastructurele en capaciteitsbeperkende knelpunten op de drie Vlaamse hoofdwatwegen en de verdere uitbouw van dit hoofdwatwegennet vormen uitdagingen waarvan nadrukkelijk verder werk wordt gemaakt.

Het verbeteren van de performantie en de gebruiksvriendelijkheid van waterwegen krijgt vorm in de uitbouw van intelligente en hoogtechnologische sturings- en begeleidingssystemen voor de binnenvaart en in projecten inzake automatisering van de bediening van kunstwerken.

Tijdig en efficiënt onderhoud van de bestaande infrastructuur en het vrijwaren van de bevaarbaarheid van hoofdwatwegen en kleinere waterwegen blijven permanente aandachtspunten.

Meer dan ooit zet Vlaanderen in op het nemen van initiatieven en maatregelen die het gebruik van de binnenvaart als transportmodus stimuleren en die een modale verschuiving van het goederenvervoer van weg naar binnenvaart beogen.

Tegelijk wordt er over gewaakt dat de capaciteit van de waterwegen en hun infrastructuur de groei van het goederentransport via de binnenvaart niet belemmert.

Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten op en uitbouw van het hoofdwatwegennet conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De uitbouw van de **Seine-Schelde verbinding** tot een klasse Vb-waterweg werd in 2004 op voorstel van de betrokken landen weerhouden in de lijst van 30 prioritaire transportprojecten in de Europese Unie. De in uitvoering zijnde projecten inzake de afwerking van de doortocht van de Leie in Kortrijk en de bouw van een tweede sluis in Evergem, die het mogelijk moet maken om twee duwkonvooien tegelijk te schutten, maken deel uitmaken van deze verbinding en winnen door de EU-beslissing nog aan belang.

De aanpassing van het **Zeekanaal Brussel-Schelde**, die het varen met schepen tot 10.000 ton moet toelaten, kreeg in het kanaalvak Wintam-Willebroek in 2005 met de uitvoering van de werken van de nieuwe Boulevardbrug, een zwaaiikom en een nieuwe oever te Puurs verder vorm.

Het einde van de werken voor de afwerking van het kanaalvak wordt thans voorzien in 2008.

Ook de modernisering van het **Albertkanaal** tot een klasse VIb waterweg werd in 2005 met de uitvoering van de aanpassing van de oevers in Oelegem en de herbouw van de brug in Kanne (Riemst) planmatig verder gezet. **In 2006 zal o.a. de herbouw van de bruggen in Vroenhoven en Ham worden geprogrammeerd.**

De belangrijkste bottleneck voor de scheepvaart op het Albertkanaal vormt evenwel de nog uit te voeren aanpassing van het kanaalvak vanaf het sluisencomplex van Wijnegem tot de verbinding met de haven van Antwerpen.

Op 22 juli 2005 legde de Vlaamse regering met de beslissing inzake de timing van de infrastructuurprojecten die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen het tijdsfad vast voor de (her)bouw door de NV BAM van de 8 bruggen in het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen : vijf bruggen worden aangelegd in de periode 2006 – 2010, drie bruggen in de periode 2011 – 2015. De herbouw van de bruggen voorziet naast het wegwerken van de versmallingen in de vaargeul ook in de verhoging van de vrije hoogte onder de bruggen tot 9,10 m wat het varen met vier lagen containers mogelijk moet maken. Dit vormt een belangrijke troef voor het containertransport per lichter en zal van wezenlijk belang zijn om de verwachte containerstromen vanuit het Deurganckdok per schip naar het hinterland te vervoeren.

Op het **kanaal Gent-Brugge** realiseerde men in 2005 te Oostkamp een bochtafsnijding waardoor de bevaarbaarheid voor klasse IV-schepen merkkelijk is verbeterd.

Op de **Bovenschelde** kan met de bouw van de nieuwe sluisen een aanvang genomen worden nadat de nieuwe stuwen, die nu in aanbouw zijn, gerealiseerd zijn.

Uitbouw van sturingssystemen en begeleidingssystemen voor de binnenvaart en automatisering van kunstwerken

Met de publicatie op 30 september 2005 van de Richtlijn 2005/44/EG betreffende de geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren legt de Europese Unie het kader en tijdsfad vast voor de invoering van RIS op alle binnenwateren van klasse IV of hoger. RIS biedt een aanzienlijke meerwaarde voor waterwegbeheerders en waterweggebruikers en moet toelaten dat alle relevante vaargegevens, navigatiekaarten en berichten voor de scheepvaart in elektronische vorm beschikbaar zullen zijn. Tracking en tracing van schepen en lading zullen binnen deze legislatuur mogelijk worden.

De Vlaamse waterwegbeheerders speelden een belangrijke rol bij het uitwerken van de richtlijn. Ze hebben de implementatie van de richtlijn bijzonder goed voorbereid en zullen op gecoördineerde wijze instaan voor de implementatie ervan op de Vlaamse waterwegen.

Automatisering en centralisering van de bediening van sluisen en bruggen zal de afwikkeling van het scheepvaartverkeer op een aantal waterwegen vergemakkelijken. De projecten om alle bruggen en sluisen op het kanaal Leuven-Dijle centraal vanuit de bedieningspost Kampenhout te bedienen en alle bruggen op het Zeekanaal Brussel-Schelde centraal van uit de bedieningspost Willebroek te bedienen zijn in uitvoering.

Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt sinds 2004 werk gemaakt van een project waarbij tien ophaalbruggen vanuit één centrale bedieningspost in Rijkevorsel zullen worden bediend. De aanpassing van de kunstwerken is in uitvoering; de bouw van de bedieningspost zal in 2006 worden aanbesteed.

Projecten voor het mechaniseren van de sluisen op het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten worden voorbereid.

Het project Vaarschema's moet in 2006 resulteren in een vlottere doorstroming van de scheepvaart door een optimale afstemming met de tijdsvensters aan de spoorbruggen en de sluisen op het Zeekanaal Brussel-Schelde.

Onderhoud van de waterwegen en hun infrastructuur

De waterwegbeheerders rekenen efficiënt onderhoud van de waterwegen en van hun infrastructuur met het oog op het behoud van hun vaarkenmerken tot hun kerntaken en besteden aan inspectie en onderhoud van waterweg en infrastructuur ruime aandacht.

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.

De vervanging van de puntdeuren van de twee 2000 ton-sluizen in Wijnegem, die in 2005 werd aangevat, vormt het sluitstuk van het project inzake de renovatie van dit type sluizen op het Albertkanaal. Eens deze onderhoudswerken zijn voltooid zal de bedrijfszekerheid van het Albertkanaal voor geruime tijd verzekerd zijn.

De herstellingswerken van de Wiezebrug te Aalst op de Dender werden aanbesteed op 31 mei 2005. Ook op het Kanaal Leuven-Dijle lopen een aantal onderhoudsprojecten.

De studie 'Economisch nut van de Dender' duidt aan dat de waterwegen op Oost Vlaams grondgebied en meer in het bijzonder de Schelde en de Dender een belangrijke rol kunnen spelen om de economische groei in de logistieke sector te stimuleren. De resultaten van deze studie zijn nuttig als insteek voor de 'Economische studie betreffende het reactiveren en opwaarderen van de transportfunctie van de 'Dender' waarvan het bestek momenteel in voorbereiding is. Het vernieuwen van de heftorens en bedieningsgebouw van de bruggen te Geraardsbergen dient in dit kader te worden gezien.

Het uitvoeren van baggerwerken en het zoeken naar gepaste en vaak inventieve oplossingen voor de berging van de vrijkomende baggerspecie vormen een voortdurende uitdaging voor de waterwegbeheerder. Via het uitvoeren van studies wordt werk gemaakt van het vinden van locaties voor stortplaatsen en ontwateringsbekkens. Daarnaast worden bijkomende inspanningen geleverd voor de instandhouding van bestaande inrichtingen.

Verder werd op de Bovenschelde, het Westervak en Noordervak Ringvaart om Gent en het Kanaal Gent Oostende een totaliteit van 300.000 m³ baggerspecie verwijderd.

In 2005 werden verschillende initiatieven en maatregelen genomen om het gebruik van de binnenvaart als transportmodus verder te stimuleren en de modale verschuiving van het goederenvervoer van weg naar binnenvaart te verhogen.

Met de goedkeuring door de Europese Commissie in november 2004 van de verlenging tot eind 2010 is de basis gelegd voor verder zetten van de succesvolle

Vlaamse regeling inzake de **publiek-private samenwerking voor het bouwen van laad en losinstallaties**.

De waterwegbeheerders stelden samen met Promotie Binnenvaart Vlaanderen een gebruiksvriendelijke handleiding op voor de bedrijven die een aanvraag wensen in te dienen.

Sinds de regeling in 1998 van toepassing werd zijn niet minder dan 108 aanvragen voor de aanleg van een overslagfaciliteit. Daarvan zijn er reeds 47 operationeel (de lijst met projecten werd als bijlage X bij deze nota gevoegd).

De evaluatie toonde aan dat met de projecten die thans operationeel zijn tot nu toe niet minstens 1 miljoen vrachtwagenritten werden vermeden.

Het groeiende belang van het containervervoer via de binnenvaart weerspiegelt zich ook in het aantal multi- of bimodale inlandterminals. Een doordachte locatiekeuze wordt hierbij nagestreefd om de rendabiliteit van bestaande en nieuwe terminals niet in het gedrang te brengen.

Naast de aanleg van nieuwe overslagfaciliteiten streven de waterwegbeheerders ook het **valoriseren van bestaande maar door omstandigheden in onbruik geraakte laad- en loskaaien** na.

Het JIT-principe (just-in-time) vindt ook in de binnenvaart alsmaar meer ingang. Ondernemingen gebruiken de schepen steeds vaker als drijvende stock in hun goederen- of grondstoffenlogistiek. Het beheer van de waterweg in het algemeen en de **bedieningstijden van de kunstwerken** in het bijzonder moeten er op afgestemd zijn om de binnenvaart zijn rol als betrouwbare modus te laten vervullen. Een proef waarbij sinds 1 april 2004 de bedieningstijden van de sluizen op het Albertkanaal met 8 uur per week werden uitgebreid en waardoor de sluizen continu bediend worden van zondagavond 22 uur tot zaterdagavond 22 uur werd na gunstige evaluatie door alle actoren voor onbepaalde tijd verlengd. Vaste aanvaartijden voor bevrachters en terminaloperatoren van en naar de haven van Antwerpen kunnen zo op het Albertkanaal worden gegarandeerd.

In 2005 werden ook de bedieningstijden op de Bovenschelde en aan de Sluis van Sint Baafs Vijve uitgebreid zo kan er vanaf 2005 continu worden gevaren van maandag 00 uur tot zaterdagavond 22 uur.

Ten einde de kushavens op een volwaardige manier voor de binnenvaart te ontsluiten, wordt gezocht naar de mogelijkheid om daarvoor **estuaire schepen** in te zetten. Daarbij wordt gedacht om de extra – kosten voor de exploitatie van een dergelijk schip tijdens de aanlooperperiode te compenseren. Hiervoor zal goedkeuring gevraagd worden aan Europa.

Recent werd aan het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek) een opdracht gegeven om een praktijkgerichte studie te doen naar de mogelijkheden van **palletvervoer** in Vlaanderen; mogelijk gekoppeld aan stadsdistributie. Daarbij wordt beoogd om op korte termijn een voorstel tot implementatie te ontwikkelen.

Dank zij het kaaimurenprogramma en de mogelijkheid om de aankoop van overslagmiddelen voor het overslaan van containers met **huishoudelijke afvalstoffen** te steunen, mag verwacht worden dat een eerste project vanaf het Kanaal Leuven – Dijle naar Antwerpen zal kunnen gerealiseerd worden.

Ten einde gedurende de afwezigheid van een tweede spoortunnel te Antwerpen te kunnen voorzien in een tijdelijke performante verbinding via de binnenvaart, zodat containers snel en vlot naar het spoor kunnen aansluiten, worden de mogelijkheden van het opstarten van een specifiek daarvoor bedoelde **shuttledienst** bekeken.

Samen met andere betrokken partijen wordt nagegaan welke de meest gereide manier is om de **zone “IPZ”** (Industriezone Petroleum Zuid) te herontwikkelen als duurzaam en watergebonden bedrijventerrein.

Voor wat betreft het Eilandje te Zwijnaarde wordt, op initiatief van de Stad Gent, nagegaan met verschillende betrokken partijen hoe deze zone optimaal kan ontwikkeld worden, waarbij alle actoren optreden volgens de hun eigen vocatie.

De waterwegbeheerders sloten in september 2005 **samenwerkingsovereenkomsten met VOKA en Unizo** af met als doel de modale verschuiving bij hun leden te stimuleren. In uitvoering van deze overeenkomsten zullen begin 2006 externe transportdeskundigen worden aangesteld die voor geïnteresseerde bedrijven vrijblijvend en gratis praktijkgerichte screenings van hun goederenstromen zullen uitvoeren met als doel na te gaan in welke mate de binnenvaart een valabel alternatief kan zijn.

De waterwegbeheerders zetten in 2005 een aantal initiatieven op om de binnenvaart vaker en efficiënter in te zetten voor specifieke goederenstromen zoals het transport van zware en ondeelbare elementen en huishoudelijk afval.

De beschikbaarheid van **voldoende en goed uitgeruste watergebonden bedrijventerreinen** is een absolute noodzaak om in de toekomst nieuwe activiteiten langs de waterweg te kunnen ontwikkelen. Enerzijds komen hiervoor verouderde of verlaten bedrijventerreinen in aanmerking, anderzijds is langs sommige waterwegen ontegensprekelijke nood aan nieuwe bedrijventerreinen.

De verzelfstandiging van de vennootschappen Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart laat hen toe op dit vlak de gepaste initiatieven te nemen. Een inventaris van potentiële watergebonden bedrijventerreinen is deels opgesteld en zal verder worden afgewerkt. Op basis van deze inventaris zal worden gestart met het actief prospecteren, het opzetten van ontwikkelingsprojecten alsook het ontwikkelen en versterken van de economische functie van de waterweg.

Op 23 juli 2004 nam de Vlaamse regering een aantal beslissingen inzake de uitwerking van het Economisch Netwerk van het Albertkanaal zoals voorzien in het RSV. Het door de regering goedgekeurde actieprogramma voorziet in de inbreiding en herstructurering van een aantal bestaande bedrijventerreinen langs het Albertkanaal en in het afbakenen van ca. 250 ha nieuwe watergebonden bedrijventerreinen. De installatie van het ENA-coördinatieplatform begin 2005 moet borg staan voor de uitvoering van het door de regering goedgekeurde actieprogramma. Het ruimtelijk uitvoeringsplan voor een eerste watergebonden bedrijventerrein te Grobbendonk bevindt zich intussen in de fase van openbaar onderzoek .

1.3 Minder hinder en overkoepelende initiatieven

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.

Een globale visie gekoppeld aan samenwerking en overleg is noodzakelijk om infrastructuurwerken efficiënt te laten verlopen.

Het uitvoeren van deze infrastructuurwerken dient doordacht te gebeuren waarbij aandacht moet besteed worden aan een objectief onderbouwde beslissingen gesteund op een degelijke kennis. Infrastructuurwerken vragen een fikse investering. Voor de financiering van deze infrastructuren dienen nog oplossingen gevonden te worden.

1.3.1 Minder hinder bij infrastructuurwerken

Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken

Om alle werkzaamheden aan wegen te coördineren zal binnen de administratie Wegen en Verkeer per provincie een coördinatiepunt voor wegenwerken worden opgericht.

In eerste instantie zal dit coördinatiepunt alle werkzaamheden aan gewestwegen (ook werkzaamheden uitgevoerd op de gewestwegen in opdracht van derden - vb. nutsmaatschappijen, Aquafin, ...) 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-hindermaatregelen.

In navolging van de dienstorder van de administratie Wegen en Verkeer zal ook de administratie Waterwegen en Zeewezen, in samenspraak met de andere

waterwegbeheerders, tegen eind 2005 een dienstorder opmaken waarin minder-hinder maatregelen opgenomen worden in de plannings-, aanbestedings- en uitvoeringsfase.

Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject

Dit jaar wordt er een evaluatie gehouden van het coördinatiepunt Antwerpen na het beëindigen van de werken aan de Ring rond Antwerpen (R1). Ook zal er in de provincies Limburg, Oost- en West-Vlaanderen een bereikbaarheidsadviseur aangesteld worden die, specifiek naar zelfstandigen of ondernemingen toe, voor alle wegenwerken als een soort verbindingspersoon en aanspreekpunt zal fungeren. In de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant is op dit ogenblik reeds een bereikbaarheidsadviseur actief.

Voor nv De Scheepvaart vormen dit permanente aandachtspunten. Zo werden in het kader van de uitvoering van het project voor de vervanging van de sluisdeuren te Wijnegem de bouwkundige en elektromechanische werken in één aanbesteding opgenomen. Bij deze aanneming werd bovendien de effectieve stremmingstijd voor de scheepvaart als een gunningscriterium gehanteerd.

Binnen het agentschap Waterwegen en Zeekanaal wordt tegen eind 2005 een instrumentarium uitgewerkt met minder hinder maatregelen tijdens de plannings-aanbestedings- en uitvoeringsfase. De opname van minder hinder maatregelen in het standaardbestek 230 voor de waterbouw kadert in de realisatie van het globale project voor de herziening van het huidige standaardbestek en de opmaak van versie 2. De streefdatum hiervoor is december 2006.

De acties rond het uitwerken van een communicatiebeleid zijn nog op te starten

Beperken van hinder voor het wegverkeer aan beweegbare bruggen als neveneffect van de invoering van Vaarschema's.

De verwachting is dat Vaarschema's als neveneffect tot gevolg zal hebben dat de schepen meer in konvooi zullen varen, het geen de totale hinder voor het wegverkeer zal verminderen.

De nieuwe Boulevard brug wordt een stuk hoger boven het water gebouwd, zodat we de hoogste Europese norm voor de vrije doorvaartheogte voor containervaart (9,10 m) kunnen respecteren, het gros van de binnen schepen zal de nieuwe Boulevardbrug kunnen passeren zonder dat er een brugopening nodig is

1.3.2 Financiering van infrastructuurprojecten

Invoeren van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting

De studie “Quickscan wegvignet” werd opgestart. In deze studie werden verschillende bestaande tolsystemen in kaart gebracht. Deze studie werd voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om hieromtrent een debat met het maatschappelijk middenveld te organiseren, een ambtelijke werkgroep op te richten die de mogelijke implementatie van een wegvignet moet voorbereiden en het overleg met de andere gewesten en de federale overheid m.b.t. het invoeren van een wegvignet voort te zetten. (VR/PV/2005/19 – punt 19)

Op initiatief van de Vlaamse Regering treed de SERV op als trekker om het maatschappelijk debat te organiseren. Ook de ambtelijke werkgroep is in oprichting.

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 over de beleidsdomeinen heen wordt samengewerkt. Afhankelijk van de aard van het probleem moeten de relevante partners dan ook op een georganiseerde en procesmatige wijze kunnen samengebracht en ingezet worden. Daarom zal de gebiedsgerichte aanpak zoals in Antwerpen (Masterplan Antwerpen) en Gent (project Duurzame Mobiliteit Gent) niet alleen worden verder gezet maar ook worden uitgebreid met een gebiedsgerichte aanpak voor alle Vlaamse stedelijke netwerken zoals bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Masterplan Antwerpen

De uitvoering van het Masterplan Antwerpen, via de NV BAM, wordt verder gezet.

In het voorbije jaar werden achtereenvolgens de plan-MER voor het Masterplan op 10 juni 2005, de te volgen strategie voor de realisatie van het Masterplan Antwerpen op 22 juli 2005 en de principiële goedkeuring van het GRUP voor de Oosterweelverbinding op 12 september 2005 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

Dankzij de Oosterweelverbinding zal Antwerpen over een volledig gesloten Ring beschikken. Met deze verbinding streeft het Masterplan vier belangrijke doelstellingen na:

- Het ontlasten van de zuidelijke Ring
- Het garanderen van de bereikbaarheid van de haven en van de stad
- Het zorgen voor een goede, veilige vrachtwagenverbinding voor het doorgaand verkeer
- Het realiseren van een alternatief bij calamiteiten op de zuidelijke ring

In de haalbaarheidsstudie van 1998 bleek de zogenaamde variant 7 de aantrekkelijkste oplossing voor het congestieprobleem op de Antwerpse Ring. Deze variant, goedgekeurd op de Staten-Generaal van april 2000 houdt in dat de Ring gesloten wordt ten noorden van Antwerpen met de zgn. Oosterweelverbinding. Deze verbindt de E17 en N49 op Linkeroever via een tunnel onder de Schelde. Dan gaat het verder via een viaduct, dat ongeveer de Scheldelaan volgt, de Royerssluis en het Kattendijkdok overbrugt en door de reservatiestrook ten noorden van het Houtdok loopt. Uiteindelijk wordt de Ring gesloten ter hoogte van het viaduct van Merksem. Ter hoogte van Oosterweel wordt een toegang naar de haven gerealiseerd: het Oosterweelknooppunt.

Er werden verschillende tracés onderzocht om de verbinding op linker- en rechteroever te maken. De voor- en nadelen van elke optie werd grondig bestudeerd en tegen elkaar afgewogen. Dat gebeurt via een doorgedreven MER-studie (planMER). MER staat voor MER, die op 23 december haar goedkeuring betekende.

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Oosterweelverbinding Antwerpen (inclusief de benodigde stukken volgens art. 41 van decreet 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening, samen met onteigeningsplan) werd ingediend bij AROHM Brussel en de Minister van Financiën, Begroting en Ruimtelijke Ordening. De Vlaamse Regering heeft het GRUP voorlopig vastgesteld op 16 september 2005. Na de goedkeuringsprocedure van het dossier werd de aanbestedingsprocedure op 21 september 2005 verdergezet om uiteindelijk te komen tot een Design, Build, finance en Maintain contract (DBfM). De selectie van de kandidaat aannemerscombinaties werd in december 2004 reeds afgerond; vier aannemerscombinaties werden weerhouden.

De Oosterweelverbinding heeft een aantal aanpassingen ondergaan sinds de kennisgeving van de plan-MER in 2003, als gevolg van de erop geformuleerde opmerkingen vooral van de stakeholders, de gemeenten en de partners.

De Oosterweelverbinding is geactualiseerd aan de bijkomende vragen geuit tijdens het kennisgevingdossier zoals: de noodzakelijkheid van een omleidingweg tussen Burcht, Zwijndrecht en Linkeroever, de noodzakelijkheid van behoud van opritten 16 en 17 te Zwijndrecht, de nood aan ecologische verbindingen (ecoducten), het aanleggen van

fietsverbindingen, het behoud van de verbinding aan de Blancefloerlaan, het hoger beschermen van Blokkersdijk, het langer gedeelte van overdekte tunnelinrit onder Sint Annabos met een duidelijk langere fuik, de complexe aansluitingen aan de bestaande autosnelwegen (E17 en E34 op Linkeroever, E19 en viaduct van Merksem op Rechteroever), het weghouden van het viaduct uit het Eilandje en uit de reservatiestrook en zo noordelijk mogelijk. Verder werd ook gevraagd om geen ontwerp uit te werken met boogbruggen en over te gaan tot duurdere tuibruggen.

Voor de uitvoering van de waterwegprojecten die deel uitmaken van het Masterplan (herbouw bruggen Albertkanaal, renovatie Van Cauwelaertsluis en Royersluis) zullen samenwerkingsovereenkomsten tussen waterwegbeheerders en BAM worden gesloten.

W&Z werkt mee aan het wederzijds afstemmen van de strategische planning van de waterwegen met de strategische planning van de zeehavens. Deze afstemming moet er toe leiden dat de meerjarenplanningen geïntegreerd worden opgesteld.

Stimuleren van overleg met bedrijfswereld

De waterwegbeheerders sloten verscheidene overeenkomsten af met belangenorganisaties zoals VOKA, Unizo en VEA. Het organiseren van infosessies alsook het opzetten van sensibiliseringsacties maken hier deel van uit en moeten bedrijven ertoe aanzetten om het gebruik van de waterweg als volwaardig vervoersalternatief te bekijken.

Tevens werd een conventie met de Haven van Brussel afgesloten om het gebruik van de waterweg te bevorderen en om nieuwe synergiën te ontwikkelen.

1.3.4 Eenduidige regelgeving voor openbare werken

Screening bestaande wetgeving

1. Overheveling van de regelgeving binnenvaart

De kwaliteit en de relevantie van het scheepvaartdecreet kunnen niet los gezien worden van de overheveling van de volledige reglementering in verband met de binnenvaart van de federale naar de gewestelijke overheid. Het scheepvaartdecreet kan wel duidelijkheid scheppen voor wat de gewestelijke bevoegdheden betreft, maar kan vooralsnog niet raken aan federale materies.

De versnippering van bevoegdheden is bovendien een knelpunt op zich, aangezien deze situatie voor de waterweggebruikers allesbehalve duidelijk en transparant is.

2. Het bijzonder reglement voor het kanaal Brussel-Schelde

Verder wordt binnen het agentschap Waterwegen en Zeekanaal gewerkt aan het bewerkstelligen van de goedkeuring van de herziening van de reglementering van de scheepvaart van het kanaal Brussel-Schelde.

Hiertoe werden besprekingen gevoerd om het scheepvaartreglement van het agentschap en dat van de Haven van Brussel te coördineren. Dit heeft geleid tot een opdeling in een politiereglement en een tariefreglement voor wat de Gewestelijke materies aanbelangt.

Het, ingevolge het advies van de Raad van State, aangepaste scheepvaartreglement voor het kanaal Brussel-Schelde zal nog in 2005 aan de Vlaamse regering voor definitieve goedkeuring worden voorgelegd.

Handhaving

Vlaanderen is in tal van materies bevoegd voor het opleggen van regels maar vaak ontbreekt het wettelijk kader om een effectieve handhaving hiervan te garanderen. Het

kunnen controleren van de eigen regelgeving laat toe om duidelijke afspraken te maken en binnen gemaakte afspraken iedere betrokkene voor zijn eigen verantwoordelijkheid te plaatsen. Dit jaar werd een wijziging van het aslastendecreet goedgekeurd, dat inmiddels ook in werking is getreden.

Het nieuwe decreet verschilt op drie belangrijke punten van zijn voorganger. Op gebied van strafbaarstelling wordt in plaats van de totale overlading en de overlading op de assen sinds enkel nog deze laatste bekeken. Ook wat betreft de strafmaat zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. Terwijl er vroeger naar een procentuele overlading werd gekeken, wordt nu de strafmaat bepaald a.h.v. een absoluut overgewicht in kg. Tenslotte werd de procedure van de administratieve boetes vereenvoudigd en is er meer rechtszekerheid voor de burger.

Rooilijnen

Een wettelijk kader zal gecreëerd worden voor het vaststellen van rooilijnen van gewestwegen. Een procedure (bevoegde overheid, openbaar onderzoek, termijnen, adviezen,...) zal bepaald worden voor het vaststellen van rooiplannen die de lacune in de huidige wetgeving moet wegwerken. Een eerste ontwerp van decreet zal tegen eind dit jaar klaar zijn voor overleg en nazicht.

1.3.5 Uitwerken van een nieuwe regelgeving

Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten

Om de werking van de administratie 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. De OBA dient nog verder te worden uitgebouwd met een

afwegingsmethode voor missing links en capaciteitsverhogende maatregelen. Ook een verdere objectivering bij de keuzes die gemaakt worden op het vlak van onderhoudskredieten zal doorgevoerd.

De behoefteanalyse voor missing links werd in een AWV-jaardoelstelling gegoten, zodat er op dit gebied reeds heel wat gebeurd is. Een theoretisch model staat ongeveer op punt en de verwachting is dat er tegen eind 2005 een afwegingskader is om een behoefteanalyse voor missing links uit te kunnen voeren. Dit instrument zal geen missing links detecteren, het potentieel aan missing links is immers niet gedefinieerd. Het zal wel verschillende missing links met elkaar kunnen vergelijken, of verschillende varianten van een bepaalde missing link tegen elkaar afwegen.

Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement

Het verder uitbouwen van dit 'kennismanagement' binnen de administraties is een must rekening houdend met de uitstroom van heel wat pensioengerechtigde werknemers en de ermee gepaard gaande kennisuitstroom. In dit kader wordt de rol van 'kennisbeheerders' binnen de administratie verder uitgebouwd, met het oog op een betere informatieoverdracht en een actieve inventarisatie en codificatie van de aanwezige kennis en processen.

Om de eigen data efficiënt te kunnen beheren, startte de administratie Wegen en Verkeer het ADA-project (Algemene Databank AWV). Er wordt ook continu werk gemaakt van de koppeling van de databanken achter de ADA-toepassing aan databanken van andere administraties, instellingen en privé-partners.

Uitbouw van kennis- en datamanagement voor waterbouw en inventarisatie en codificatie van informatie zoals GIS

1.3.6 Organisatorische aspecten

Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken - implementatie van BBB

Bij de herziening van de organisatie van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken werd geopteerd om de besluiten tot oprichting van de drie intern verzelfstandigde agentschappen (Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Waterwegen en Zeewezen, Agentschap Technische Ondersteuning Mobiliteit) in te trekken en twee nieuwe intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid op te richten: het Agentschap Infrastructuur en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Deze wijziging bleek nodig om, conform de beginselen van BBB vervat in het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid, het departement de volledige beleidsvoorbereidende, coördinerende en ondersteunende rol toe te kennen die hem toekwam.

Het Agentschap Infrastructuur zorgt in hoofdzaak voor de uitvoering van de investeringswerken en het beheer van de gewestwegen inclusief de uitrusting op het vlak van elektriciteit, mechanica en telematica.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen, het integraal kustzonebeheer, de hydrografie en de hydrometeorologie.

De twee intern verzelfstandigde agentschappen krijgen aldus een zuiver uitvoerende rol. Vanuit deze rol zorgen zij ook voor de beleidsvoorbereidende input ten behoeve van het departement. Wat betreft de beleidsvoorbereiding, ontstaat alzo een evenwicht en een kruisbestuiving tussen departement en agentschappen.

Het departement staat derhalve in hoofdzaak in voor de beleidsondersteuning en de beleidsvoorbereiding inzake Mobiliteit en Openbare Werken terwijl de uitvoering op het terrein van dit beleid in hoofdzaak ressorteert onder de intern verzelfstandigde agentschappen zonder rechtspersoonlijkheid, met uitzondering van de beleidsvelden waterwegen en openbaar vervoer, waar na toetsing aan de verzelfstandigingscriteria uit het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid (art. 4) en aan de elementen voor een externe verzelfstandiging (noodzaak tot autonomie en onafhankelijkheid, financiële en operationele overwegingen) de voorkeur werd gegeven voor een publieke EVA-structuur waardoor aan deze beleidsvelden een grotere autonomie werd toegekend.

Om de studiediensten die thans bij de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten gesitueerd zijn, buiten de concurrentie met private organisaties te houden en de rol van bevoorrechte partner van de verschillende entiteiten toe te bedelen, werd geopteerd om de technische ondersteunende diensten bij het departement onder te brengen (Betonstructuren, Metaalstructuren, Geotechniek, Algemene Technische Ondersteuning). Bij deze diensten werden ook het Waterbouwkundig Laboratorium en het Hydrologisch Onderzoek gevoegd alsmede het Verkeerscentrum. Deze diensten zullen in deze structuur hun belangrijke rol in de beleidsvoorbereiding beter kunnen vervullen.

De eerder uitvoerende diensten zoals de afdelingen Elektriciteit en Mechanica (Antwerpen en Gent) werden dan weer ondergebracht in het agentschap dat hun grootste afnemer van diensten is, met name het Agentschap Infrastructuur. Deze diensten zullen echter verder voor het beleidsveld waterwegen, technische ondersteuning bieden: daartoe zullen de nodige prestatieovereenkomsten afgesloten worden.

Wat het beleidsveld waterinfrastructuur en zeeuwen betreft werd ervoor geopteerd om de beleidsvoorbereiding inzake havens alsmede het integraal waterbeleid volledig aan het departement toe te wijzen. Daardoor was het onontbeerlijk om de bevoegdheid over de maritieme toegang tot de havens, met inbegrip van het technisch beheer van de maritieme vaarwegen, bij het departement onder te brengen, terwijl voor het nautisch beheer het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust de volledige verantwoordelijkheid draagt.

Deze belangrijke wijzigingen in de organisatie van de openbare werken binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, maken dat de implementatie van BBB een belangrijke uitdaging wordt voor 2006.

Het huidig departement LIN waaruit de nieuwe entiteiten (departement, intern verzelfstandigde agentschappen en delen van de extern verzelfstandigde agentschappen) ontstaan, heeft reeds heel wat ervaring opgedaan in het afgelopen jaar met de hervorming van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen

in het extern verzelfstandigd agentschap Waterwegen & Zeekanaal NV, resp. de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het extern verzelfstandigde agentschap NV De Scheepvaart, waarbij reeds aanzienlijke bevoegdheidspakketten van het departement LIN werden overgedragen aan deze beide agentschappen.

Thans wordt een transitiehandleiding voorbereid die aan de nieuwe leidende ambtenaren moet toelaten de huidige dienstverlening in de bestaande structuren naadloos te doen aansluiten op de toekomstige dienstverlening in gloednieuwe structuren.

Deze transitie heeft zowel betrekking op de hertekening en de afstemming van bepaalde processen, als op de verfijning van de structuren op niveau van het middenmanagement en de heroriëntering van bestaande functies.

2 Openbare Werken: investeren in economische poorten en knooppunten

2.1 Zeehavens

Verdieping van de Westerschelde tot 13,1 meter tijongebonden vaart

Op 17 december 2004 werd de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium door de Vlaamse regering goedgekeurd. In navolging hiervan keurde de Nederlandse ministerraad op 11 maart 2005 de Ontwikkelingsschets 2010 goed. Diezelfde dag nog werd het derde Memorandum van 's Gravenhage door de bewindslieden ondertekend. Onmiddellijk daarna werden verdragsonderhandelingen opgestart teneinde de politieke afspraken van het Memorandum van Overeenstemming om te zetten in juridisch bindende afspraken.

Vlaanderen en Nederland hebben door het ondertekenen van het derde Memorandum ondermeer besloten dat schepen met een diepgang van 13,1 meter onafhankelijk van het getij moeten kunnen doorvaren naar de haven van Antwerpen. Daarvoor zullen verschillende drempels in de vaargeul verlaagd worden met 1,4 meter. In de omgeving van het Deurganckdok wordt de Zeeschelde over een lengte van vijf kilometer verbreed van 250 meter tot 370 meter.

Uit onderzoek is gebleken dat de verdieping geringe effecten zal hebben op de morfologische dynamiek en de natuur in het Schelde-estuarium. Om zeker te zijn dat er inderdaad geen negatieve effecten zullen optreden, zullen Vlaanderen en Nederland een meetprogramma opzetten om de ontwikkelingen in het Schelde-estuarium tijdens en na de verdieping in de gaten te houden.

Voor het ideaalbeeld van het Schelde-estuarium is het van belang dat de dynamiek van het estuarium en het meergeulenstelsel behouden blijven. Een hernieuwde manier van

vaargeulonderhoud kan hiertoe bijdragen. Er zijn ook nu reeds voortdurend baggerwerken nodig om de drempels op de gewenste diepte te houden. Met een zorgvuldige keuze van de stortlocaties is verzanding van nevengeulen en afslag van slikken en schorren te voorkomen. Daarom gaan Vlaanderen en Nederland de keuze van stortlocaties flexibeler maken zodat steeds gestort kan worden op plaatsen die het meest gunstig blijken voor de morfologische dynamiek.

Zowel de Vlaamse als de Nederlandse onderhandelingsdelegaties streven ernaar de verdragsonderhandelingen voor eind 2005 af te ronden zodat het verdrag voor de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 inzake het Schelde-estuarium nog dat jaar kan ondertekend worden. Na de ondertekening volgt de parlementaire goedkeuringsprocedure die begin 2006 onverwijld opgestart zal worden.

Afgesproken werd dat in het vervolgtraject de interne wettelijke procedures zullen gevolgd worden, waarbij de wettelijke termijnen niet alleen worden gerespecteerd, maar ook zoveel als mogelijk worden ingekort, zonder afbreuk te doen aan de zorgvuldigheid. Dit moet toelaten de verdieping van de Schelde daadwerkelijk uiterlijk in 2007 aan te vatten en binnen een termijn van twee jaar te voltooiën.

Verdere financiering van de onderhoudsbaggerwerken, ook in aan tij onderworpen dokken

Vlaanderen wil instaan voor een verdere financiering van de onderhoudsbaggerwerken, ook in aan tij onderworpen dokken. In de loop van 2005 werden wetgevende initiatieven ondernomen opdat voortaan de vaarpassen in aan tij onderworpen dokken tot de maritieme toegang behoren. Dit zal dan de financiering van onderhoudsbaggerwerken in aan tij onderworpen dokken mogelijk maken. De voorgestelde en principieel goedgekeurde regeling is evenwel afhankelijk gesteld van goedkeuring door Europese Commissie. Hiertoe werden tevens in 2005 de financiering van onderhoudsbaggerwerken in aan tij onderworpen dokken aangemeld bij Europa. Een uitspraak van de Europese Commissie wordt verwacht in 2006.

In 2005 en 2006 worden twee grote contracten voor de uitvoering van onderhoudsbaggerwerken hernieuwd. Met deze onderhoudsbaggerwerken wordt de maritieme toegankelijkheid van alle Vlaamse zeehavens continu verzekerd.

Voor onderhoudsbaggerwerken in de Noordzee, de maritieme toegang en de havens van Oostende en Zeebrugge worden de offertes verwacht begin september 2005 zodat de uitvoering van dit contract met een duur van 6 jaar een aanvang kan nemen eind 2005. De werken zullen hoofdzakelijk uitgevoerd worden met behulp van moderne zeewaardige sleeppopperzuigers. Tegelijkertijd wordt de procedure voor het toewijzen van het contract voor de onderhoudsbaggerwerken in de Westerschelde en de Zeeschelde tussen Vlissingen en de nieuwe Zeesluis te Wintam opgestart. Hiervoor zal een overeenkomst van 7 jaar gesloten worden tegen begin 2006. Het jaarlijks te baggeren volume bedraagt 9 tot 18 miljoen m³. In dit contract worden niet enkel de reguliere onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd maar ook het onderhoud van het pas geopende getijdok “Deurganckdok” en de realisatie van de geplande Scheldeverdieping.

Sinds de jaren '80 wordt de onderhoudsbaggerspecie van het Kanaal Gent-Terneuzen gestort in de oude zandwinningsput Callemansputte te Zelzate. Het slibstort, opgehoogd met persdijken, bevat ongeveer drie miljoen kubieke meter slib. Aangezien deze capaciteit volledig benut is, wordt in het huidige onderhoudsbaggercontract ook de afname door de aannemer van de baggerspecie voorzien. Toch is er dringend nood aan nieuwe bergingsmogelijkheden voor de onderhoudsspecie van het Kanaal Gent-Terneuzen.

Op korte termijn is gepland een bestek op de markt te zetten om een derde van de capaciteit van het stort terug beschikbaar te maken door middel van maximaal hergebruik van de specie als bouwstof (bvb. als afdek voor andere stortplaatsen of voor kernen van dijklichamen), door ontwatering en eventueel door zandscheiding. In de loop van dit jaar zijn in samenwerking met AOSO, afdeling Geotechniek, 15 boringen en 15 sonderingen verspreid over het stort en over de volledige diepte ervan uitgevoerd. Om inzicht te krijgen in de inhoud van het depot zijn op de boormonsters

zowel grondtechnische als milieuhygiënische analyses gebeurd. Uit voorlopige resultaten is gebleken dat de specie zonder verwerking niet kan hergebruikt worden als bodem.

Deze optimalisatie van het stortterrein geeft de mogelijkheid om op langere termijn de stortcapaciteit in de oppervlakte uit te breiden. Daartoe is in het voorstel van strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone ‘Wel-varende Kanaalzone’ en het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Gent een zone voorzien ten zuidwesten van het huidige stortterrein. Een onteigeningsplan zal hiervoor worden opgesteld. Er zal worden beoogd de verwervingen pas te laten gebeuren wanneer noodzakelijk voor de uitbreidingswerken, maar ook dat bewoners die graag voordien weg willen die mogelijkheid zullen krijgen. Door deze uitbreiding zal de stortoppervlakte verdubbelen ten opzichte van de huidige put en wordt de bergingsproblematiek in de Gentse Kanaalzone op een maatschappelijk verantwoorde manier aangepakt.

Een pilootproject estuaire vaart ter ondersteuning van de zee- en riviervaart tussen de kusthavens en de Scheldehavens

Zowel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) als in het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2004) wordt aandacht besteed aan het grote belang van een goede verbinding van de kusthavens Zeebrugge en Oostende met het hoofdwaterwegennet. Ook in de beleidsnota Openbare Werken 2004 – 2009 werd gepleit voor een versterkend beleid ten aanzien van de hinterlandontsluiting van de Vlaamse zeehavens met het oog op het bewerkstelligen van een modale verschuiving.

Estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen op zee tussen Zeebrugge en de Scheldemonding varen, zal een oplossing bieden voor de enigszins beperkte bereikbaarheid via de binnenvaart van de Vlaamse kusthavens in het algemeen en Zeebrugge in het bijzonder. Hiertoe wordt een betoelaging voorzien voor de bouw en/of exploitatie van estuaire binnenschepen, weliswaar beperkt in de tijd en onder strikte voorwaarden. Het project estuaire vaart is zo opgevat dat het de vrije marktwerking tussen de verschillende Vlaamse zeehavens alsook de keuze tussen de

verschillende vervoersmodi niet mag verstoren. In afwachting dat verdere infrastructurele ingrepen op maatschappelijk en economisch verantwoorde wijze kunnen worden uitgevoerd, moet het project estuaire vaart aanleiding kunnen geven tot een groter aandeel van de binnenvaart in de ontsluiting van de zeehavens richting hinterland.

De voorbereiding van het project vond plaats in de loop van 2005. Op 15 juli 2005 heeft de Vlaamse Regering principieel de betoelaging van de binnenvaart naar Zeebrugge en Oostende en de estuaire vaart van en naar Zeebrugge principieel goedgekeurd. Het project estuaire vaart en de betoelaging ervan is evenwel afhankelijk gesteld van goedkeuring door Europa. In het najaar van 2005 zullen de nodige stappen ondernomen worden om het project estuaire vaart aan te melden bij de Europese Commissie. Eind 2005 zal dan een oproep van kandidaten geschieden opdat in de tweede helft van 2006 effectief kan gestart worden met de betoelaging van estuaire vaart.

Verder onderzoek naar de bouw van een tweede sluis voor de ontsluiting van de Waaslandhaven, het weghalen of vervangen van de Visart-sluis voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge en de optimalisatie van de haventoeegang in Oostende

De Visartsluis, die in 1907 in dienst werd genomen, heeft nog altijd een groot strategisch belang voor de haven van Zeebrugge omdat het naast de P. Vandammesluis de tweede, zij het beperkte, toegang is tot de achterhaven. Door het onklaar zijn van de Straussbrug over het bovenhoofd van de Visartsluis kon deze sluis gedurende de laatste vijf jaar niet meer gebruikt worden. Ter voorbereiding van het terug operationeel maken van de Visart-sluis werd een technisch onderzoek en veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat vooral de elektro-mechanische uitrusting aan vernieuwing en opwaardering toe is. Op basis van het lopende onderhoudscontract werden de nodige werken uitgevoerd zodat de sluis opnieuw kan gebruikt worden. Tegen eind 2005 zal de Straussbrug opnieuw operationeel zijn en kan dan ook de Visartsluis opnieuw gebruikt worden.

Gezien het beperkte terreinareaal in de westelijke voorhaven en de sterke vraag naar terreinen voor short-sea diensten is het noodzakelijk een oplossing te zoeken om aan deze marktvraag in de toekomst te kunnen voldoen. De realisatie van een strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) in de westelijke achterhaven van Zeebrugge heeft tot doel de westelijke achterhaven geschikt te maken voor dergelijke type voorhavenactiviteiten door de maritieme toegankelijkheid ter hoogte van de Visartsluis te wijzigen en een snelle doorvaart voor de schepen te realiseren.

In de loop van 2005 wordt een MKBA studie voorbereid welke zal uitmaken wat de te verkiezen weg is voor het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) in Zeebrugge, ofwel de bouw van een snelle sluis ter vervanging van de Visart-sluis, ofwel de realisatie van een open getijhaven in de westelijke achterhaven van Zeebrugge. De MKBA studie zal uitgevoerd en gefinaliseerd worden in de loop van 2006.

Om een oplossing te bieden voor aan een aantal bekommernissen inzake de kustverdediging en de haventoeegang van Oostende werd door de administratie Waterwegen en Zeewezen het AWZ-plan Oostende uitgewerkt. Dit plan bestaat uit volgende deelprojecten: kustverdediging Oostende centrum, renovatie zeedijk Oostende centrum, geïntegreerd kustzonebeheer Oostende Oosteroever, veiligheidsmaatregelen tegen overstroming van Oostende langs de haven en verbetering haventoeegang van Oostende.

Eenzijds worden momenteel de afbraak van het Oosterstaketsel en het verplaatsen van nautische hulpmiddelen op administratief niveau voorbereid. Anderzijds wordt eind 2005 het planMER voor het AWZ plan Oostende gefinaliseerd. De aanbevelingen van dit planMER zullen richting geven aan het verder procesverloop in 2006. Eveneens zijn diverse studies aangevat met betrekking tot de technische haalbaarheid (fysisch model, golfindringing, sedimentatie, ...) van een optimalisatie van de haventoeegang Oostende.

In december 2004 werd de startnota tweede sluis Waaslandhaven gefinaliseerd en voorgelegd aan de stuurgroep AWZ. Hierin werd een voorstel geformuleerd omtrent het noodzakelijke voorbereidende studiewerk. De functioneel bevoegde minister heeft zich medio 2005 akkoord verklaard met het opnemen van dit voorbereidende studiewerk in het werkingsprogramma van AWZ. In lijn hiermee worden in de loop van 2005 de opmaak van een MKBA en een MER voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven voorbereid. In de loop van 2006 zullen de eerste resultaten van deze studies beschikbaar zijn.

Ondersteunen van het proces dat moet leiden tot een verbetering van de maritieme toegang tot de haven van Gent en de bouw van een tweede zeesluis

Naar aanleiding van de gemeenschappelijke conclusies van de grensoverschrijdende overleggroep onder de leiding van de Commissaris van de Koningin van Zeeland en de Gouverneur van Oost-Vlaanderen en in overeenstemming met het Verdrag over het Kanaal Gent-Terneuzen uit 1960 werd in het derde memorandum van overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium ('s-Gravenhage, 11 maart 2005) overeengekomen dat ten aanzien van de Nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen volgende initiatieven werden genomen.

Een eerste verkennend onderzoek wordt gevoerd naar de aard en de omvang van de mogelijke problematiek met betrekking tot de toegang tot het Kanaal Gent-Terneuzen. Planontwikkeling voor de aanleg van een tunnel bij Sluiskil zal verder verlopen met als voorkeursvariant een tunnel met een diepteligging van 13 meter 50, waarbij op vraag van Vlaanderen als gelijkwaardig alternatief de variant met een diepteligging van 16 meter wordt meegenomen. Tot slot onderzoeken Vlaanderen en Nederland de optimalisatie van de kielspeling op het Kanaal Gent-Terneuzen en de in- en uitvaart van de Westsluis in Terneuzen.

De Nederlandse projectgroep Kanaalkruising Sluiskil voert een Trajectnota / MER-onderzoek dat een tunnel met een diepteligging van 16 meter niet uitsluit.

Op basis van het onderzoek naar de optimalisatie van de kielspeling keurde de Permanente Commissie voor de Scheldevaart een proefproject goed waardoor de maximale diepgang van zeeschepen van 12,30 meter naar 12,50 meter wordt gebracht.

De Technische Scheldecommissie gelaste op 29 maart 2005 een Vlaams-Nederlandse projectgroep met een eerste verkennend onderzoek naar de aard en de omvang van de mogelijke problematiek met betrekking tot de toegang tot het Kanaal Gent-Terneuzen. De werkzaamheden van de projectgroep leidden tot het eindrapport van 29 juni 2005.

Op basis van het eindrapport van de Vlaams-Nederlandse projectgroep heeft de Technische Schelde Commissie besloten tot volgende vervolgstappen. Ten eerste zal Vlaanderen voor 1 juni 2006 aan Nederland haar standpunt bekendmaken omtrent de voor Vlaanderen gewenste diepteligging van de tunnel bij Sluiskil. Vlaanderen en Nederland zullen daartoe een gemeenschappelijk onderzoek verrichten waarvoor Vlaanderen het initiatief neemt. Ten tweede zullen Vlaanderen en Nederland een gezamenlijke, grensoverschrijdende verkenning uitvoeren naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone. Bedoelde verkenning zal uiterlijk in september 2008 zijn voltooid. Tot slot zullen Vlaanderen en Nederland onverwijld nadere afspraken maken over de scope, aanpak, de inzet van personele en financiële middelen voor deze verkenning.

Nautische ketenbenadering

De administratie Waterwegen en Zeewezen heeft in 2005 met de Vlaamse Scheldehavens belangrijke principe-afspraken vastgelegd voor het invullen en toepassen van de nautische ketenbenadering. De bedoeling is om, rekening houdend met de planning van havenactiviteiten, de verkeersafwikkeling op de maritieme vaarwegen en in de havens optimaal op elkaar af te stemmen. Zo kan de scheepvaart vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd, op een gecoördineerde wijze veilig en vlot verlopen. Het steeds beter op elkaar aansluiten van iedere schakel in de keten (voornamelijk verkeersbegeleiding en loodsdiensten op de maritieme

vaarwegen; verkeersbegeleiding, sluis- en ligplaatsenbeheer, havenloodsen, sleepdiensten in de haven) leidt tot het beperken van kostbare scheepsvertragingen. Het digitaal uitwisselen van alle relevante informatie wordt vanaf eind 2005 mogelijk door de operationele ingebruikname van het centraal brokersysteem waarop de informatiesystemen van alle belangrijkste actoren kunnen aansluiten.

In 2006 zal de ketenbenadering verder worden verfijnd en in protocollen met de havenbedrijven vastgelegd. Op basis van praktijkervaringen zullen operationele afspraken en procedures worden bijgesteld. Het streven is om de ketenbenadering ook een belangrijke plaats te geven in het Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Scheepvaartbegeleidingsdecreet

De Vlaamse Regering heeft op 22 juli 2005 ingestemd met een ontwerp van decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen naar de Vlaamse havens en de organisatie van het Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC). Dit decreet wordt kortweg aangehaald als Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Vooreerst beoogt het decreet de Vlaamse omzetting van de Europese richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart. Daarnaast verankert het decreet alle Vlaamse bevoegdheden inzake scheepvaartbegeleiding en MRCC en regelt het enige juridische aspecten inzake de ketenbenadering. Conform de planning zal het decreet in 2006 van kracht worden. Dit zal leiden tot een slagvaardigere uitoefening van de Vlaamse bevoegdheden. De betrokken Vlaamse diensten zullen gericht en met meer gezag kunnen optreden naar onder meer de scheepvaart en de federale instanties. Ook bewerkstelligt het decreet dat de Vlaamse Scheepvaartbegeleiding met evenwaardige juridische middelen zal kunnen functioneren als haar Nederlandse tegenhanger, zodat beide op voet van gelijkheid in het gemeenschappelijk nautisch beheer kunnen stappen.

Technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen

Het nautisch beheer dient te streven naar een optimale benutting van de beschikbare vaarwegcapaciteit in de maritieme vaarwegen. Het inzetten van moderne navigatie-ondersteunende middelen op basis van de internationale ontwikkelingen is noodzakelijk om in te spelen op de schaalvergroting van vooral de containervaart en om de scheepvaart zo veilig en vlot mogelijk te laten verlopen.

De lopende initiatieven, meestal samen met Nederland in het kader van het gemeenschappelijk nautisch beheer, worden doortastend aangepakt. Zo zal de Westerschelde Planner in de loop van 2006 voor een groot deel operationeel zijn. Het betreft een informatica-instrument om de vaarschema's van diepstekende en grote schepen te plannen op basis van kielspeling, wind, golven, waterstand, algemene verkeersbeeld, etc.

De Schelderadarketen is in september 2005 aangepast om AIS-gegevens te kunnen capteren. AIS of Automatic Identification System maakt het mogelijk om gegevens die relevant zijn voor de navigatie en verkeersbeleiding automatisch uit te wisselen tussen de schepen onderling resp. tussen schepen en de radarcentrales.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de Schelde Navigator voor Marginale Schepen. Het betreft een draagbaar systeem dat op een elektronische zeekaart de loods tot op centimeters nauwkeurige informatie aanlevert inzake positie en bewegingen van het schip. Dergelijke navigator is wereldwijd voor het eerst in de Schelderegio geïntroduceerd. Het systeem wordt in de loop van 2006 in een samenwerkingsverband tussen het Nederlands en Vlaams Loodswezen verder in de praktijk getest en op punt gesteld.

Een volwaardige Vlaamse inspraak in het nautisch beheer en het toelatingsbeleid op de Westerschelde via Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB)

De Vlaams-Nederlandse onderhandelingen over de verdragsrechtelijke verankering van het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied zullen naar

verwachting eind 2005 afgerond zijn. Na goedkeuring in de beide parlementen zou het verdrag in de loop van 2006 in werking kunnen treden. Dergelijk verdrag zal ongetwijfeld een mijlpaal betekenen voor de grensoverschrijdende samenwerking in de Schelderegio. Vlaanderen en Nederland zullen als gelijke partners instaan voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Scheldehavens.

De gezamenlijke inzet van de beschikbare middelen maakt het mogelijk om beter in te spelen op de noden van de scheepvaart. In loop van 2006 zal de aandacht ook uitgaan naar de verdere organisatorische uitbouw van het gemeenschappelijk nautisch beheer en naar het opstellen van gezamenlijke regels ten behoeve van een veilig en efficiënt gebruik van de vaarweg. Zo zullen in het Schelde Coördinatie Centrum (SCC) te Vlissingen teams van telkens 1 Vlaamse en 1 Nederlandse hoofdverkeersleider dagelijks instaan voor de operationele verkeersafwikkeling op basis van een gezamenlijk gedragen en verdragsrechtelijk vastgelegde verantwoordelijkheid en nauwkeurig omschreven beslissingsprocedures.

Modernisering beloodsingsvloot en samenwerking tussen de Vlaamse en de Nederlandse loodsdiensten

De holding- en investeringsmaatschappij Nautinvest Vlaanderen NV is in mei 2005 opgericht als dochtermaatschappij van de Participatie Maatschappij Vlaanderen. Het doel van Nautinvest is vooral het in opdracht van de Vlaamse Regering oprichten en financieren van nautische investerings- en PPS-projecten. Een belangrijk project dat aan Nautinvest is toegewezen is de modernisering van de beloodsingsvloot. Op 22 juli 2005 heeft de Vlaamse Regering beslist om hiervoor een PPS-constructie te laten uitwerken zonder de Vlaamse begroting extra te belasten. Het project is in volle voorbereiding. Het streven is om in de tweede helft van 2006 te starten met de bouw zodat de nieuwe beloodsingsvloot eind 2007 operationeel zou zijn.

Conform de Vlaams-Nederlandse afspraken vernieuwt ook het Nederlands Loodswezen Scheldemond zijn deel van de beloodsingsvloot.

Een gezamenlijke inzet van de vernieuwde Vlaamse en Nederlandse beloodsingsmiddelen in de Schelderegio leidt niet alleen tot een win-win situatie voor

de beide loodsdiensten, maar verbetert evenzeer de dienstverlening aan de scheepvaart. Het nieuwe beloodsingsconcept kan de wachttijden voor de schepen immers tot een minimum reduceren.

Afbakening van het zeehavengebied en selectie en prioritering van de acties geformuleerd in de verschillende strategische plannen enerzijds en de langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid anderzijds

Voor Zeebrugge is de opmaak van het strategische plan voltooid eind 2004. Het strategisch plan voor Oostende wordt afgerond in het najaar van 2005. Telkens werd bij het strategisch plan een plan-MER, een passende beoordeling en een RVR op strategisch planniveau gevoegd. Voor de haven van Gent wordt op basis van reeds verricht studiewerk tegen medio 2006 een bijgesteld strategisch plan opgemaakt. Het eindrapport van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen (linkeroever en rechteroever) wordt afhankelijk gesteld van het nog op te maken planMER. Het planMER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen wordt opgestart eind 2005 en zal afgerond zijn begin 2007. In een volgende fase zal dan op basis van de resultaten van het planMER het strategisch plan voor de haven van Antwerpen (linkeroever en rechteroever) worden afgewerkt. Een afgewerkt strategisch plan zal beschikbaar zijn midden 2007.

Uitgaande van de strategische plannen voor de vier Vlaamse zeehavens wordt de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor afbakening van het desbetreffende zeehavengebied voorzien. Voor de haven van Gent werd het afbakeningsRUP reeds voltooid en in juli 2005 werd de afbakeningslijn voor het havengebied Gent definitief vastgelegd. Voor de haven van Zeebrugge werd het overleg met betrokken actoren omtrent de afbakening van het havengebied opgestart in de loop van 2005, zodat de opmaak van het afbakeningsRUP aanvang kan nemen in de loop van 2006. Bij de opmaak van het strategisch plan voor Oostende is het afbakeningsproces mee opgenomen, zodat reeds bij aanvang 2006 kan gestart worden met de opmaak van een afbakeningsRUP. Voor Antwerpen werden reeds meerdere specifieke RUP's opgemaakt (RUP Waaslandhaven - fase 1, RUP Bietenveld e.a.). Een definitieve

afbakening van het zeehavengebied Antwerpen wordt afhankelijk gesteld van de resultaten van het planMER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen.

Naast de strategische plannen voor de vier Vlaamse zeehavens werd door de administratie een opdracht uitgeschreven voor de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid. Het proces voor de opmaak van een langetermijnvisie voor het havenbeleid werd beëindigd in september 2005. In het begin van 2006 zal aan de Vlaamse Regering een nota ter goedkeuring worden voorgelegd waarin voor de prioritaire actiegebieden van de langetermijnvisie concrete initiatieven of projecten worden voorgesteld. Deze initiatieven en projecten worden in 2006 opgestart.

Evaluatie en herziening van het havendecreet en uitvoeringsbesluiten conform de principes van bestuurlijke vernieuwing en het streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures

Het nieuwe subsidiebesluit voor projectgebonden subsidies en medefinanciering vanwege het Vlaamse Gewest ten aanzien van de havenautoriteiten moet vorm geven aan het streven naar een rationeler investeringsbeleid met betrekking tot haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur. Tevens moet het ook een instrument zijn voor het bewerkstelligen van meer transparantie en minder administratieve lasten bij behandeling van subsidiedossiers. Na de definitieve beslissing met betrekking tot het subsidiebesluit voor projectgebonden subsidies en medefinanciering in 2005, zal in 2006 de nodige actie ondernomen worden met betrekking tot de uitvoering ervan. Dit impliceert dan onder meer het uitwerken van een omzendbrief waarin de modaliteiten voor het opleggen van standaardmethodiek bij opmaak van MKBA worden bepaald.

Het herwerken van het uitvoeringsbesluit voor subsidiëring van de havenkapiteinsdiensten omvat in de eerste plaats een aanpassing van dit besluit om de subsidiëring van VTS-infrastructuur in de havens mogelijk te maken. Deze VTS-infrastructuur draagt bij tot het vlot en veilig en scheepvaartverkeer van op zee tot in de havens en vice versa. Tegelijk wordt het volledige subsidiebesluit ook doorgelicht

om het aan te passen aan de huidige standaarden inzake transparantie en afbouw van administratieve lasten. Het hele proces zal afgerond zijn tegen het einde van 2005.

Een volwaardige uitvoeringsorganisatie voor grensoverschrijdende projecten in het Schelde-estuarium

De Langetermijnvisie Schelde-estuarium heeft een streefbeeld geformuleerd voor het jaar 2030. De Nederlandse en Vlaamse regeringen hebben zich in 2001 achter dit streefbeeld geschaard. Door het ondertekenen van het Memorandum van 's Gravenhage op 11 maart 2005 hebben de regeringen hun engagement bevestigd.

De Ontwikkelingsschets 2010 bevat een pakket maatregelen inzake toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid, onder andere de Scheldeverdieping, die volgens het gelijktijdigheidsbeginsel (zoals geformuleerd in besluit 4a van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium) zullen uitgevoerd worden tegen het jaar 2010. De uitvoering van de Ontwikkelingsschets zal een eerste stap betekenen in het bereiken van het streefbeeld 2030 van de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. De Vlaamse en Nederlandse regeringen willen zich bij hun afspraken dus niet beperken tot de korte of middellange termijn. Daarom zal de samenwerking bij de formulering van het beleid voor, en de uitoefening van het beheer van het Schelde-estuarium in het licht van het streefbeeld geïntensiveerd worden met behulp van een verdrag. De samenwerking zal zich hoofdzakelijk richten op de drie geprioriteerde functies: a) bescherming tegen overstromingen, b) toegankelijkheid van de Scheldehavens en c) de natuurlijkheid van het fysische en ecologische systeem.

Voor de totstandkoming van de Ontwikkelingsschets 2010 werd reeds gewerkt met een gemeenschappelijke organisatie. Deze studieorganisatie werd opgeheven in december 2004. Om de voortgang van de uitvoering van de Ontwikkelingsschets te waarborgen werd deze organisatie opgevolgd door een volwaardige uitvoeringsorganisatie die uiteindelijk zal resulteren in een permanent orgaan dat grensoverschrijdende projecten in het kader van het verdrag inzake beleid en beheer voorbereidt, uitvoert en opvolgt. De overgang van ProSes 2010 in een permanent

orgaan wordt voorzien tussen begin 2008 en begin 2010. Op dat moment zijn namelijk alle projecten uit de Ontwikkelingsschets in uitvoering of werden zij reeds voltooid.

In 2006 zal ProSes 2010 het proces begeleiden dat moet leiden tot de daadwerkelijke uitvoering van de Ontwikkelingsschets op het terrein. Concreet zal zij instaan voor het leveren van advies aan de Technische Scheldec commissie over de procedures die in Vlaanderen en Nederland doorlopen moeten worden, het monitoren van de timing voor de uitvoering van de Ontwikkelingsschets, het verzorgen van communicatie over het geheel van de Ontwikkelingsschets en het voeren van een financiële boekhouding voor de grensoverschrijdende projecten.

De onderhandelingen over het Verdrag Beleid en Beheer worden gelijktijdig met de onderhandelingen over de Ontwikkelingsschets 2010 gevoerd. Ook voor dit Verdrag streven de onderhandelingsdelegaties er dus naar de verdragsonderhandelingen voor eind 2005 af te ronden. Rekening houdend met de nog te doorlopen parlementaire goedkeuringsprocedure zou het Verdrag in 2007 in werking kunnen treden.

Aangepaste methodieken en procedures voor een rationeel investeringsbeleid en meerjarenplannen voor de investeringen in haveninfrastructuur

In de loop van 2005 en 2006 worden initiatieven genomen voor het ontwikkelen van een rationeel investeringsbeleid voor de Vlaamse zeehavens. Deze initiatieven omvatten zowel de opmaak van een beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning voor de zeehavens als de opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van haveninfrastructuurprojecten. MKBA volgens de standaardmethodiek zullen in belangrijke mate bijdragen tot het inschatten van risico's verbonden aan grote infrastructuurprojecten.

Maximaal wordt gestreefd naar een meerjarenplanning inzake zeehavens en fysieke programma's vanwege de betrokken administraties in lijn met het zeehavenbeleid zoals vastgesteld door de Vlaamse regering en uitgaande van zowel de strategische plannen als de langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid. Meerjarenplannen

geven aanleiding tot een economisch verantwoorde fasering van grote investeringsprojecten en zullen tevens een bijdrage leveren tot prioritering tussen de verschillende investeringsprojecten. Een eerste proeve van deze beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning zal voor het eind van 2005 onder de coördinatie van de secretaris-generaal van het departement LIN worden opgemaakt. In de loop van 2006 wordt hieraan verder gewerkt.

In de meest ideale situatie worden de onderdelen van de meerjarenplanning voor de verschillende beleidsdomeinen met betrekking tot zeehavens samen gelegd, afgestemd en geïntegreerd in één beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning voor de zeehavens. Het havenbeleid heeft een sturende rol in deze afstemming voor de havengebieden.

De opmaak van de standaardmethodiek MKBA kadert binnen het ontwikkelen van aangepaste procedures en methodieken voor socio-economische verantwoording van strategische investeringsprojecten in haveninfrastructuur, met als evident doel het bewerkstelligen van een meer rationeel investeringsbeleid voor de Vlaamse zeehavens.

Een MKBA volgens de standaardmethodiek zal gelden als absolute voorwaarde voor subsidiëring of medefinanciering vanwege het Vlaams Gewest ten aanzien van de havenautoriteiten. Ook voor de eigen projecten van het Vlaams Gewest zal een MKBA volgens deze standaardmethodiek opgemaakt worden. Aldus raakt men af van de ad-hoc benadering voor socio-economische evaluatie welke tot vandaag voor grote infrastructuurprojecten wordt gehanteerd en zal een meer uniforme werkwijze bij opmaak van een MKBA bewerkstelligd worden. Dit maakt, in samenspraak met hoger beschreven beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning voor de zeehavens, een economisch verantwoorde fasering van en/of prioritering tussen investeringsprojecten mogelijk, rekening houdend met een veelheid aan mogelijke havenprojecten en beperkte budgettaire middelen.

In de loop van de eerste helft van 2005 werd binnen de administratie Waterwegen en Zeewezen inhoudelijk voorbereidend werk verricht voor het uitschrijven van een studieopdracht met als doel de opmaak van een standaardmethodiek MKBA. De studie zal een aanvang nemen in het najaar van 2005 en de eerste resultaten zullen beschikbaar zijn midden 2006. Specifieke modaliteiten voor de opmaak van MKBA zullen kenbaar gemaakt worden via een omzendbrief van de Minister. Dit conform de bepalingen van het nieuwe subsidiebesluit voor de toekenning van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven.

Voor grote infrastructuurprojecten zoals die omschreven worden in het decreet van 8 november 2002 (houdende controle op grote infrastructuurprojecten) wordt in 2006 en mogelijks eerste helft 2007 een risicobeheersysteem ontwikkeld. Het risicobeheersysteem moet toelaten de diverse risico's te benoemen, in te schatten en zoveel mogelijk te beheersen. Voortdurende monitoring van de risico's moet voorts toelaten op ieder moment adequaat te rapporteren over de stand van uitvoering van grote infrastructuurprojecten. Een belangrijke data-input zal geleverd worden door maatschappelijke kosten-batenanalyses, waarvoor ontwikkeling van een methodologie eveneens in 2006 wordt voorzien. De studie voor de opmaak van een standaardmethodiek MKBA richt zich in eerste instantie op grote infrastructuurprojecten in de havens. Haveninfrastructuurprojecten zijn bij uitstek projecten waarvoor het risicobeheersysteem zal worden toegepast. In een latere fase kan het toepassingsgebied van de standaardmethodiek MKBA worden uitgebreid. De juiste timing voor ontwikkeling en implementatie van het risicobeheersysteem is afhankelijk van de mogelijkheid of en in welke mate bestaande systemen kunnen gebruikt worden.

Aldus beschikt men op korte termijn over een uitgebreid instrumentarium voor het ontwikkelen van een rationeel investeringsbeleid in de Vlaamse zeehavens. Rationeel investeringsbeleid impliceert dat voorstellen van projecten op hun maatschappelijk rendement worden beoordeeld, tijd en ruimte worden voorzien aan de hand van een beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning en risico's bij uitvoering maximaal worden beperkt.

Een Vlaams kennisplatform voor haventechnologie en havenlogistiek

In de loop van 2006 worden initiatieven genomen om conform de aanbevelingen van de langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid en de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, deel zeehavens, een Vlaams Kennisplatform voor Havenlogistiek en Haventechnologie op te starten. Gestart wordt met de uitvoering van het actieplan dat is opgemaakt naar aanleiding van de transportconferentie ‘Lege Vervoerstromen? Denk Intermodaal!’ met betrekking tot de bedoelde problematiek. Bij de uitvoering van het actieplan zal samengewerkt worden met o.a. het VIL.

Kustwacht en Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC)

Zowel Vlaamse als federale overheidsdiensten oefenen bevoegdheden uit in het Belgische zeegebied. Om de uitoefening van de wederzijdse bevoegdheden te coördineren is medio 2005 een Vlaams-federaal samenwerkingsakkoord ondertekend. Het akkoord omvat de oprichting van een gezamenlijke organisatiestructuur “Kustwacht” met een beleidsorgaan, een overlegorgaan en een secretariaat. Hieraan participeren de Vlaamse en federale overheden op basis van gelijkwaardigheid en met respect voor elkaars wettelijke bevoegdheden. In 2006 is verdere verdieping van de Vlaams-federale samenwerking aan de orde ter bevordering van een milieuvriendelijke, gezonde en veilige Noordzee. Ook de koppeling tussen de verschillende informatiesystemen staat op het programma.

Als Vlaamse dienst vervult het MRCC een centrale operationele rol in de Kustwacht. Het MRCC coördineert de bestrijding van incidenten op zee en functioneert als meldkamer voor ongevallen. Midden 2006 is de hoogtechnologische herinrichting van het MRCC afgerond, wat garanties biedt voor een doeltreffende voortzetting van zijn opdrachten.

Ook de DAB Vloot heeft een cruciale operationele rol in de kustwacht via het uitvoeren van reddings- en sleepoperaties op zee. De goede reputatie van de Vlaamse Zeereddingsdienst, onderdeel van de DAB Vloot, moet behouden blijven.

Een Multifunctioneel Vaartuig in samenwerking met de federale overheid

Op 15 februari 2005 is een intentieverklaring afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de federale regering voor de bouw van een multifunctioneel vaartuig in te zetten op de Noordzee. Het vaartuig zal functioneren als stationsleepboot, boeienlegger, pollutie- en brandbestrijdingsvaartuig. Het project kadert in de structuur Kustwacht en geeft invulling aan de doelstelling om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten. Door de samenwerking kan beter worden voldaan aan de internationale verplichtingen en aan de bestrijding van calamiteiten op de Noordzee. Vanaf windkracht 6 zal het vaartuig stand-by zijn als stationssleepboot zodat voor schepen in nood onmiddellijk de nodige reddings- en sleepactiviteiten kunnen worden uitgevoerd.

Dergelijk complex project vereist een goede voorbereiding. Volgens de planning zal de bouw van het vaartuig in 2006 starten.

Investeringsprogramma van de DAB Vloot blijft gericht op een betere dienstverlening en op de directe noden van de klanten. Zo stelt de DAB Vloot bedrijfsklare en bemande vaartuigen tegen kostprijs ter beschikking van de federale diensten douane en scheepvaartpolitie, volgens de in contracten vastgelegde behoeften en vereiste investeringen.

Het investeringsprogramma van de DAB Vloot blijft gericht op een betere dienstverlening en op de directe noden van de klanten. Zo stelt de DAB Vloot bedrijfsklare en bemande vaartuigen tegen kostprijs ter beschikking van de federale diensten douane en scheepvaartpolitie, volgens de in contracten vastgelegde behoeften en vereiste investeringen.

De DAB Vloot zal in de loop van 2006 drie nieuwe dienstvaartuigen aan de Scheepvaartpolitie leveren: een patrouillevaartuig voor de Schelde, een patrouillevaartuig voor de kust en een snel interventievaartuig voor de kust. Ook zal in 2006 een nieuwe veerboot voor de trajecten Kruibeke-Hoboken en Bazel-Hemiksem in gebruik worden genomen.

Het behoud van de nautische kennis in Vlaanderen veilig stellen door het promoten van nautische en logistieke opleidingen

Op de arbeidsmarkt blijft een tekort bestaan aan nautisch opgeleiden. In Vlaanderen slaan de vertegenwoordigers van de nautische sector sinds enkele jaren de handen in elkaar om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Er laat zich in het bijzonder een tekort aan varende nautisch opgeleiden (dek- en machinepersoneel) en nautisch-logistiek opgeleiden (bedienden, heftruckchauffeurs, magazijniers e.d.) voelen. De administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) participeert aan de verschillende initiatieven en stimuleert een geïntegreerde aanpak.

Tijdens de vierde ‘conferentie maritieme opleidingen’ in mei 2005 stond een betere samenwerking tussen de verschillende opleidingsinstellingen en een efficiënter gebruik van de opleidingsvaartuigen en de beschikbare (vaar)simulators op de agenda.

In 2006 zal DAB Vloot samen met de private rederijen en de opleidingsinstututen onderzoeken hoe de opleidingen aan boord nog kunnen worden uitgebreid en beter omkaderd. Ondertussen zorgden de inspanningen op dit vlak reeds voor een verdubbeling van het aanbod aan uren opleiding op het water.

AWZ wil in 2006, samen met de onderwijsinstellingen, nagaan in hoeverre het nautisch onderwijs zou kunnen worden gereorganiseerd met het oog op een efficiënter opleidingsaanbod. In dit kader wordt ook de samenwerking met de VDAB en het volwassenenonderwijs verder gezet.

In 2005 lanceerde ‘areyouwaterproof?’, een feitelijk vereniging met vertegenwoordigers uit de nautische sector, een nieuwe campagne om jongeren te doen kiezen voor een varende nautische opleiding. Het aantal inschrijvingen is met enkele procenten gestegen.

Ook in 2006 zijn bij AWZ financiële middelen beschikbaar om nieuwe acties te lanceren.

In 2006 zal AWZ met de werkgevers aan landzijde overleggen hoe de tekorten van geschikte arbeidskrachten met een nautisch-logistieke opleiding kunnen worden golenigd.

2.2 Luchthavens

Het belang van regionale luchthavens als economisch knooppunt wordt erkend. Het voortbestaan van deze luchthavens wordt gegarandeerd door een samenwerking met de private sector.

Een permanent overlegorgaan luchtvaart oprichten

Zo nam de Vlaamse overheid (22/7/2005),-in het kader van het START-project, het initiatief om binnen de SERV een advies- en overlegorgaan op te richten dat luchtvaartangelegenheden behandelt en zal fungeren als permanente voortzetting van het Vlaams Forum Luchtvaart. In de begroting 2005 en 2006 werden de nodige middelen voorzien voor de installatie en de werking van deze luchthavencommissie, welke in het najaar van 2005 zal opgericht worden.

De beheersstructuur verzelfstandigen

De verzelfstandiging van de beheersvorm van de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge zal verder uitgewerkt worden na de inwerkingtreding van Beter Bestuurlijk Beleid.

De beveiliging van de luchthavens verder verbeteren

Het Vlaamse Gewest levert de nodige inspanningen teneinde de beveiligingsuitrusting verder uit te bouwen. De vereiste personeelsomkadering wordt afgestemd op de evoluties inzake regelgeving, binnen de toepasbaarheid op de betrokken luchthavens.

De regionale luchthavens certificeren

Met het oog op de door de Internationale Burgerluchtvaart opgelegde certificatie van de regionale luchthavens door de federale luchtvaartautoriteit werd voor de beide luchthavens een certificatie-aanvraag ingediend. In hetzelfde kader voert het directoraat-generaal Luchtvaart op beide luchthavens een audit uit. De luchthavens zullen daarbij alles in het werk stellen om aan de bevindingen van de audit tegemoet te komen.

Het voor de certificatie vereiste Safety Management System wordt momenteel geïnstalleerd op de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem.

Intussen werden binnen de begroting en van 2004, 2005 en 2006 de nodige middelen voorzien om de infrastructuur van de luchthaven verder te moderniseren. In Antwerpen geldt dit in de eerste plaats voor de passagiersterminal. De lopende moderniseringswerken zullen in de zomer van 2006 beëindigd zijn.

De toekomst van de luchthaven Antwerpen veilig stellen

In het Vlaams regeerakkoord is gesteld dat de Antwerpse regio recht heeft op het behoud van een regionale zakenluchthaven. Hierbij staat het behoud met mogelijkheid tot een optimaal gebruik van de huidige startbaanlengte van 1.510 m centraal. Met de Participatiemaatschappij Vlaanderen is een overeenkomst bereikt waarbij deze laatste aan de geselecteerde partner in de op te richten Publiek Private Samenwerking de opdracht geeft een plan-MER uit te voeren waarin de alternatieven voor de aanleg van de vereiste uitloopstroken aan weerszijden van de start- en landingsbaan worden bestudeerd.

De procedure met betrekking tot de oprichting van de PPS zal worden voortgezet uitgaande van de conclusies van deze plan-MER. Deze plan-MER zal in het najaar van 2006 voltooid zijn.

Investeren in de capaciteit van de luchthaven Oostende-Brugge

Er is een principiële overeenkomst gemaakt om een aantal strategische projecten met betrekking tot milieu - nieuwe riolering, afvalwaterzuivering en infrastructuur i.e. verbreding en doortrekking van de taxiweg - en een aantal andere projecten op te starten teneinde de strategische positie van de luchthaven te vrijwaren. De lopende investeringen op het vlak van de vrachtrafiek houden verband met de geplande ingebruikname van een overslagloods in de nabijheid van Apron I.

Voor 2006 zullen, met het oog op het aantrekken van meer passagiersvluchten, de incheckbalies heringericht worden en zal de transportband voor de passagiersbagage vernieuwd en uitgebreid worden. De aanpassingen aan de taxiweg zal opgestart worden.

De toekomst van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vrijwaren

In 2005 gebeurden investeringen voor de modernisering van de basisinfrastructuur om het door ICAO opgelegde certificaat te bekomen. De projecten betreffen de vernieuwing van de startbaan- en naderingsverlichting, de bouw van een technisch gebouw en de bouw van een meteostation.

Milieu

De luchthaven Antwerpen kreeg in beroep een definitieve milieuvergunning op 30 december 2004, de luchthaven Oostende-Brugge op 20 april 2005.

De bijzondere voorwaarden welke in de beide milieuvergunningen zijn opgenomen moeten toelaten de exploitatie in overeenstemming te brengen met de vereisten voor een leefbare omgeving en met de voorschriften inzake milieubehoud en milieuverbetering.

De hinder van de luchthavenexploitatie wordt in kaart gebracht en gemonitord via de jaarlijkse berekening van de geluidscontouren. Sinds 2003 is ook een geluidsmetnet operationeel rond de luchthavens van Antwerpen en Oostende-Brugge.

Op verzoek van het milieuoverleg legt de luchthaven Antwerpen een globaal klachtenregister aan dat een overzicht biedt van alle klachten en meldingen. Door de

klachtenbehandeling verder te optimaliseren wordt gestreefd naar een betere communicatie met de omgeving en de lokale partners.

3 Openbare Werken: de multifunctionele benadering

3.1 De Weg multifunctioneel benaderd

Ecologisch bermbeheer

Dit jaar werden de bermbeheersplannen afgewerkt voor de E40 in Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen en voor de A12 noord in Antwerpen. Ook werd er aangevangen met de opmaak van plannen voor de A4-E411, A7, A8 en N203a in Vlaams-Brabant, deze zullen volgend jaar afgewerkt worden. Ook het bermbeheersplannen voor de E313 in Limburg en de E403 in West-Vlaanderen zullen volgend jaar klaar zijn. Ook wordt er extra aandacht geschonken aan een betere verwijdering van het bermmaaisel, het stimuleren van het gebruik van cirkelmaaiers, een inhaalbeweging voor het onderhoud van de houtige vegetatie in de bermen en het systematisch uitvoeren van de opgemaakte bermbeheersplannen.

Biocidegebruik

In 2005 wordt er reeds 20% van het wegennet met alternatieve methodes beheerd, streefdoel is om uiterlijk op 1 januari 2015 het onkruidbeheer volledig zonder het gebruik van chemische producten te laten gebeuren. Naar volgend jaar toe zal dit percentage verhoogd worden naar 25 à 30%. Ook wordt er bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur een speciale inspanning gedaan om de mogelijkheden voor kruidgroei te minimaliseren.

Ontsnippering

Momenteel worden een aantal grote ontsnipperingsprojecten langs wegen afgerond. Zo is het ecoduct in het Meerdaalwoud dit najaar geopend, en wordt ook het ecoduct

aan de Mechelse Heide afgewerkt. Daarnaast worden er ook op regelmatige basis (kleinere) ontsnipperende maatregelen genomen bij infrastructuurwerken.

Winterdienst

Er wordt momenteel gewerkt aan een verbetering van de winterdienst, en dit vooral op gebied van de technische uitrusting van de zoutstrooiers. Zo is er een informaticatoepassing in ontwikkeling die toelaat om de uitgevoerde strooiacties te controleren. Dit najaar zal er een contract afgesloten worden om zoutstrooiers aan te kopen die voorzien zijn van een GPS-systeem. Hiermee kan men afstappen van het manueel instellen van de strooihoeveelheden, en kan men deze vooraf programmeren. Dit laat toe om de strooihoeveelheden perfect aan te passen aan de contouren van de weg. Ook wordt er momenteel bekeken of de gegevens van het gladheidsmeetsysteem met andere instanties (bv. gemeenten) kunnen uitgewisseld worden.

3.2 De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd

Er worden structurele maatregelen voorbereid teneinde wateroverlast te voorkomen.

Op 9 september 2005 keurde de Vlaamse Regering een eerste uitvoeringsbesluit van het decreet **integraal waterbeleid** goed. Dit besluit moet het mogelijk maken dat de voorziene overlegstructuren officieel worden opgestart.

Concreet betekent dit de oprichting van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) op het Vlaamse niveau, de bekkensecretariaten, de bekkenbesturen en de bekkenraden op het bekkenniveau, en de waterschappen op het deelbekkenniveau. De oprichting van deze overlegstructuren is onder andere noodzakelijk voor de opmaak van de waterbeheerplannen. De stroomgebied-, bekken- en deelbekkenbeheerplannen zullen de krachtlijnen van de Waterbeleidsnota, die werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 8 april 2005, vertalen naar concrete acties en maatregelen. Deze acties en maatregelen moeten een structurele oplossing bieden

voor de Vlaamse en lokale waterproblemen, waaronder wateroverlast, verdroging en verontreiniging van water.

De wateroverlast die Vlaanderen zelfs gedurende de zomer treft maakt duidelijk dat er structurele maatregelen moeten worden voorbereid teneinde wateroverlast in te perken. Om toch eerst en vooral de bevolking en de dienstverleners tijdig en efficiënt te kunnen waarschuwen zijn tegen eind 2006 operationele voorspellingssystemen nodig zowel voor de kleinere waterlopen als voor de rivieren en kanalen.

Het **Hydrologisch Informatiecentrum (HIC)** wordt in 2006 verder uitgebouwd en geprofessionaliseerd binnen het Waterbouwkundig Laboratorium. Dit betekent vooreerst de verdere modernisering en uitbouw van het hydrologisch meetnet en van het informatiesysteem HYDRA. In 2006 wordt een nieuw systeem voor kwaliteitsverbetering van de data operationeel. Kwalitatieve gegevens zijn de basis voor goede riviermodellen. Die leveren de voorspellingen die door de experts verder worden verwerkt tot de best mogelijke informatie. Eenduidige gestroomlijnde communicatie is essentieel. Dit vergt aangepaste informatietechnologie en vooral afstemming tussen alle waterbeheerders, voorspellers en River Information Services.

De mathematische riviermodellen worden ondertussen een daadwerkelijk middel voor een hedendaags waterbeleid. Het proces van het meten over het modelleren tot de informatie en tot de vertaling naar het integraal waterbeheer blijft complex en een hoogtechnologische aangelegenheid die wetenschappelijk onderbouwd moet worden. De modellen zullen ingezet worden voor het berekenen van de impact van menselijke ingrepen en wijzigingen van het natuurlijke systeem zoals klimaatwijzigingen. Het HIC zal in 2006 onder meer aandacht moeten besteden aan de verdere verfijning van de risicomethode die schade en kans van voorkomen van overstromingen vertaalt in een monetair risico. Deze methode heeft zijn strepen reeds verdiend bij de opmaak van het geactualiseerde Sigmaplan. Ook periodes met watertekorten kunnen belangrijke economische en sociale lasten impliceren. Er zullen laagwaterstrategieën worden voorbereid en een informatiesysteem worden uitgewerkt voor het beheer van data en informatie m.b.t. laagwater. HIC volgt wetenschappelijke ontwikkelingen en nieuwe

inzichten rond de waterkwantiteit problematiek permanent op en vertaalt die naar toepassingen voor het Vlaamse waterbeleid.

Het SIGMAPLAN heeft een beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen als hoofddoel en werd opgesteld naar aanleiding van de ramp van drie januari 1976. Zware stormen en groten wassen hebben sedert 1990 evenwel aangetoond dat het reeds bereikte veiligheidsniveau opgevoerd dient te worden. Dit geactualiseerde SIGMAPLAN wordt in overeenstemming met de langetermijnvisie Schelde-Estuarium tegen 2030 gerealiseerd.

Op 22 juli 2005 nam de Vlaamse Regering in dit dossier een aantal belangrijke beslissingen (VR/PV/2005/29 – punt 114). Zo verklaarde de Vlaamse regering onder meer dat alle werken en handelingen, noodzakelijk voor de realisatie van de Scheldeverdieping en het geactualiseerd Sigmoplan, van dwingend openbaar belang zijn en werd het meest wenselijke alternatief bekrachtigd als uitgangspunt voor de concretisering en verdere uitwerking van het geactualiseerd Sigmoplan, als uitgangspunt voor de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen, en als werkingsgebied voor de inzet van de flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandsrecreatie.

Tevens besliste de Vlaamse Regering om in het najaar van 2005 een aansluitend voorstel te laten voorleggen aan de Regering met betrekking tot de concrete uitvoering van het meest wenselijke alternatief voor het geactualiseerd Sigmoplan met betrekking tot de Rupel en het tijgebonden deel van de Neten, Dijle en Zenne.

De waterwegbeheerders werken aan de uitvoering van deze beslissing van de Vlaamse regering.

De voorbereiding van de realisatie van deze projecten wordt in nauw overleg uitgevoerd tussen de NV Waterwegen en Zeekanaal, AMINAL-afdeling Natuur en de beleidsdomeinoverschrijdende werkgroep.

De inplanting van overstromingsgebieden en natuurgebieden hebben een belangrijke impact op de ruimtelijke structuur en de bestemming van dat gebied. Communicatie speelt derhalve een cruciale rol in de ontwikkeling van een maatschappelijk draagvlak. De lokale besturen zijn het eerste aanspreekpunt van de bevolking en werden daarom

vanaf de fase van de visievorming betrokken. Ook omwille van de aanwezige terreinkennis is samenwerking met de lokale besturen noodzakelijk. Bovendien worden de lokale besturen betrokken in de alarmprocedure in geval van stormtij. De samenwerking met de gemeenten rond de verdere uitwerking van het globale project zal worden gekanaliseerd via het daartoe door de gemeenten en de provincies opgerichte Scheldeforum en via het betrekken van de gemeenten bij het Overleg Adviserende Partijen.

In het kader van de multifunctionele benadering van het project werd tevens een instrumentarium, evenwel nog onderling af te stemmen en af te stemmen met de bestaande vergoedingsregelingen, voor een flankerend beleid voor de landbouw uitgewerkt evenals een plan van aanpak van het flankerend beleid voor plattelandsrecreatie.

De instrumenten voor het flankerend beleid van de landbouw kunnen worden ingedeeld in vijf onderdelen: verwerving, herstructurering, schaderegeling, dienstenconvenanten en fasering.

Een multifunctionele benadering van het waterwegbeheer

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.

Het efficiënt en doelmatig omgaan met de **wisselende wateraan- en afvoer** vormt een uitermate belangrijk aspect bij het beheer van een aantal bevaarbare waterwegen. Naast de aandacht die blijft gaan naar het **beheersen van extreme hoogwatersituaties**, zal in maatschappelijk onderbouwde **laagwaterstrategieën** éénduidig worden vastgelegd welke maatregelen de waterwegbeheerder dient te nemen om in geval van verminderde wateraanvoer de verschillende functies van deze waterwegen zo goed en zo lang mogelijk te vrijwaren.

Het opstellen van een laagwaterstrategie voor het watersysteem Maas – Albertkanaal – Kempense kanalen is in 2005 aangevat. Op basis van een eerder opgestelde methodologie en een grondige sectoranalyse zal met de betrokken actoren nagegaan worden welke waterbesparende maatregelen economisch en ecologisch verantwoord en haalbaar zijn. De opgestelde laagwaterstrategie geeft verdere invulling aan het Vlaams-Nederlandse Maasafvoeroverdrag dat in hoofdzaak bepaalt hoe bij beperkte Maasdebieten de waterverdeling tussen Vlaamse en Nederlandse kanalen eruit ziet. Ook voor het Schelde- en Leiebekken zijn waterbeheersingsplannen in opmaak die moeten toelaten de afhankelijkheid t.o.v. onze buurlanden in te perken.

De tijd is aangebroken voor onderbouwde investeringen die het **recreatief netwerk van watertoerisme en waterrecreatie** verder dienen uit te bouwen. De beslissing van de Vlaamse regering van 22 juli 2005 tot oprichting van een overlegplatform waarvan naast de waterwegbeheerders de belangrijkste actoren op het vlak van watertoerisme en watersport zullen deel uit maken vormt immers de aanzet voor de implementatie van het al eerder goedgekeurde Beleidsplan Waterrecreatie en Watertoerisme. Het 12-puntenplan uit dit beleidsplan zal vanaf heden het kader vormen voor de uit te voeren projecten met betrekking tot waterrecreatie op en langs de Vlaamse waterwegen en kust.

Sluizen en stuwen bieden vaak mooie potenties voor het opwekken van **energie uit waterkracht**. Op het kanaal Leuven-Dijle zal in 2005 de bouw van vier, en in 2006 van een vijfde, kleine waterkrachtcentrales worden voltooid waarvan de werking tevens zal bijdragen aan een geautomatiseerde peil- en debietregeling. In totaal gaat het om een geïnstalleerd vermogen van 1,8 miljoen kilowattuur. Dit is het equivalent van het verbruik van 510 gezinnen op jaarbasis.

De installatie van waterkrachtcentrales op de sluizen van het Albertkanaal en het kanaal Brussel-Schelde worden thans op hun haalbaarheid getoetst.

De waterwegbeheerders sloten in 2005 met het Instituut voor Natuurbehoud en het Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer overeenkomsten die de basis vormen voor gerichte samenwerking op het vlak van het **ecologisch beheer** van hun waterwegen waarbij o.a. vismonitoring centraal staat.

De waterwegbeheerders geven uitvoering aan het actieprogramma inzake de **afbouw van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen** bij het beheer van bermen langs hun waterwegen wat moet leiden tot een nulgebruik in 2015.

In waterbouwprojecten worden de principes van **natuurtechnische milieubouw** systematisch toegepast. Natuurontwikkelingsprojecten hebben als hoofddoel het verhogen van de ecologische waarden. Ook naast deze natuurontwikkelingsprojecten is er aandacht voor het verhogen van de ecologische waarden. Zo wordt, wanneer er noden en/of potenties aanwezig zijn, bij de uitwerking van projecten in functie van veiligheid, mobiliteit ... systematisch aandacht besteed aan het verhogen van de ecologische waarden in en rond de desbetreffende rivier en/of kanaal. Tevens wordt het gebruik van duurzame materialen toegepast waar de randvoorwaarden het toelaten. Zo werden in overleg met Aminor in 2005 ontsnipperingsvoorstellen voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen uitgewerkt die tot doel hebben de barrièrewerking van deze waterwegen te milderen. De voorstellen worden vanaf 2005 geïntegreerd in de projecten voor oeverherstelling en –inrichting van deze kanalen. Eveneens in 2005 worden milieuvriendelijke oevers gerealiseerd op het kanaal Brussel-Schelde ter hoogte van Grimbergen.

In 2006 zal de eerste fase van het monitoringsplan van NTMB-projecten langs de IJzer tussen Schoorbakkebrug en Tervaetebrug worden uitgevoerd.

Inzake de terreinen van het bos van AA gelegen te Zemst werd in overleg tussen Aminor, ANRE, W&Z en het betrokken bedrijf een structuurschets en een natuurontwikkelingsplan voorbereid. Na overleg met de lokale besturen en de provincie Vlaams-Brabant zal een aanvang genomen worden met de inrichting van het globale gebied.

Er wordt een plan opgesteld om de bescherming tegen overstroming van het kustgebied op een aanvaardbaar peil te brengen en te handhaven. Bij de opmaak van het plan wordt gewerkt volgens de principes van het **geïntegreerd kustzonebeheer**.

Eind 2005 zal een interne visie- en krachtlijnennota en ook een startnota opgemaakt worden op basis waarvan in 2006 een studie over de kustveiligheid zal uitgevoerd worden. Deze studie zal concreet omvatten:

- Vijfjarige toetsing van de kustveiligheid tegen 1000-jarige en 4000-jarige storm

- Studie van het overstromingsrisico van gans de kust
- Studie van maatregelen en mogelijke alternatieven om het vooropgestelde kustveiligheidsniveau te bereiken
- Opstellen van de project MER's en waar nodig de passende beoordelingen
- Eventueel opstellen van MBKA.

Deze studie zal in 2009 voltooid zijn. De studie zal evenwel gefaseerd worden aangepakt zodat knelpunten voor de kustveiligheid reeds vanaf 2006 kunnen worden aangepakt.

Enkele bijzondere projecten

Tezelfdertijd met de aanbesteding van de studie zal ook een aanbesteding georganiseerd worden voor de uitvoering van zandsuppleties langs de Vlaamse Kust. Verder kunnen specifiek voor de kust enkele bijzondere projecten geduid worden waarbij het accent gelegd wordt op de bevordering van participatie en medewerking van alle belanghebbenden, ecologische ontwikkeling, mobiliteit en toegankelijkheid, ruimtelijke ordening en kunst en cultuur.

- **Zwinproject:**

Binnen het beleidsdomein Openbare Werken wordt in samenwerking met Leefmilieu werk gemaakt van een structurele oplossing van de verzandingsproblematiek van het Zwin. De structurele oplossing van de verzandingsproblematiek en daaropvolgend beheer worden versterkt door de verwerving van het Zwin door het Vlaamse Gewest. Concreet start nog dit jaar de opmaak van de definitieve ontwerpstudies en project MER. De aanvang van de structurele instandhoudingswerken voor het Zwin zijn gepland voor 2007.

- **Coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied in België :**

Met de oprichting van het "Coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied" is het beleidsdomein Openbare Werken structureel verankerd in het

beleidsdomeinoverschrijdende geïntegreerd kustzonebeheer. Andere partners betreffen Leefmilieu, het provinciebestuur, de federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en het Vlaams Instituut voor de Zee. Op deze wijze wordt het aspect Veiligheid mede geborgen in de multifunctionele benadering van de Kust.

- **Ecologische studies** van de zeevering

In de tweede helft van 2005 zullen nog aanbestedingen uitgeschreven worden voor de “Ecologische monitoring van het AWZ-plan” en het vervolg van de “Ecologische impactstudie strandsuppleties”. Eind 2006 kan dan een rapportering verwacht worden van de ecologische monitoring. De eindrapportering van de impactstudie strandsuppleties is voorzien in de loop van 2008.

- Medewerking aan **kunstmanifestaties** nauw verbonden met de zeevering - duurzame gestructureerde samenwerking met de triënnale voor hedendaagse kunst aan zee “Beaufort 2006”. In de tweede helft van 2005 zal een samenwerkingsverband ondertekend worden tussen het Vlaams Gewest en de VZW “Ku(n)st”. Einde maart 2006 wordt de “Kunsttriënnale 2006” geopend.

III. De prognoses van de beleidsinvulling tijdens het volgende begrotingsjaar 2006

Hier wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de ontwerpbegroting.

IV. Overzicht van de wijze waarop gevolg werd gegeven aan het regeerakkoord, de beleidsnota en resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn

1. Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium

In de plenaire zitting van 26 januari 2005 werd het op 24 november 2004 ingediende voorstel van resolutie met betrekking tot het project ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium aangenomen door het Vlaamse Parlement.

Bij de uitvoering van het beleid houdt de Vlaamse Regering, in het bijzonder de minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur maximaal rekening met de aandachtspunten zoals die zijn verwoord in de resolutie.

Hierbij wordt verwezen naar de afspraken vastgelegd in het op 11 maart 2005 te Den Haag afgesloten derde Memorandum van Overeenstemming inzake de Vlaams-Nederlandse samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium. In de lopende onderhandelingen over nieuwe Scheldeverdragen neemt de Vlaamse delegatie uitdrukkelijk de standpunten van het Vlaams Parlement mee. Die onderhandelingen moeten ertoe leiden dat nog eind 2005 een verdrag over de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium wordt ondertekend. Daarna volgt de parlementaire goedkeuringsprocedure die begin 2006 onverwijld zal worden opgestart.

Ook de beslissing d.d. 22 juli 2005 van de Vlaamse Regering inzake het geactualiseerde Sigmaplan is volledig in overeenstemming met de resolutie van het Vlaams Parlement. Het geactualiseerde Sigmaplan betreft de Vlaamse invulling van de

Ontwikkelingsschets 2010 wat de componenten veiligheid tegen overstromingen en natuurlijkheid betreft. Conform de resolutie zijn daarin flankerende maatregelen voor de landbouw opgenomen.

Uiteraard zal ook de concrete uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan, de Ontwikkelingsschets 2010 en het desbetreffende verdrag in lijn dienen te liggen met de resolutie.

2. Beleidsnota Openbare Werken

Wat betreft de lijst met missing links kan er worden verwezen naar de desbetreffende paragraaf van deze beleidsbrief. Het STOP-principe wordt gehanteerd voor alle infrastructuurwerkzaamheden. Hiervoor kan onder andere verwezen worden naar de paragrafen over het uitbouwen van de fietsroutenetwerken en de aanpak van de schoolomgevingen. Zowel de minder-hinder-maatregelen, het sturen van vervoersstromen en het nemen van maatregelen om te komen tot een dynamisch vervoersmanagement, als het wegwerken van de achterstand inzake structureel onderhoud kwamen ook reeds eerder in deze beleidsbrief aan bod.

3. Resultaten van administratief onderzoek 0403001 van de dienst Interne Audit bij de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Oprichten van subwerkgroepen binnen de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Interne Audit in het district 421 Gentbrugge werden in de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen 4 subwerkgroepen opgericht volgens de onderwerpen van de interne audit (winterdienst,

herstellingen van schadegevallen, onderhoudsbestekken en professionele relatie aannemer / personeelsleden). Deze gestructureerde brainstorming leidde tot diverse acties en procedures die maximaal tegemoetkomen aan de genoemde aanbevelingen voor Oost-Vlaanderen. Deze acties en procedures werden in meerdere zittingen nagecheckt binnen de bestaande overkoepelende werkgroepen (“vernieuwde districtswerking”, “winterdienst” en “uniforme bestekken”). Dit werd vervolgens geïmplementeerd binnen alle districten van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. De algemene implementatie naar de andere districten van de andere afdelingen zal doorgevoerd worden na een grondige evaluatie van de acties binnen Oost-Vlaanderen.

Het onderzoek had het voornamelijk over de volgende lacunes:

- Te weinig PV's over fundamentele gebreken en onregelmatigheden
- Onvoldoende systematische controles
- Betaling van niet of slecht uitgevoerde werken
- Lacunes in de interne processen
- Belangenconflicten in de relatie aannemers/administratie

Binnen de Administratie Wegen en Verkeer werden ondersteunende acties ondernomen binnen bestaande werkgroepen

Werkgroep “vernieuwde districtswerking”

Binnen AWW werd aan alle afdelingen gevraagd om per afdeling rond de aanbevelingen van de Interne Audit op een gelijkaardige manier aan brainstorming (consensus over alle districten van de afdeling heen) te doen met finale verslaggeving op de werkgroep “vernieuwde districtswerking”. De al uitgewerkte documenten door de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werden als leidraad ter beschikking gesteld van de andere afdelingen.

Subwerkgroep “van vaststelling tot uitvoering van onderhoudswerken”

Het invoeren van de applicatie “inspectieverslagen” en “dienstbevelen” is volledig ondersteund door deze werkgroep.

Werkgroep “winterdienst”

De voorgestelde werkwijze kan aanvaard worden, hoewel men er toch aan denkt om het voorgestelde programma te herschrijven in Access; dit zou veiliger en gebruiksvriendelijker zijn. Dit zou uiteraard een externe opdracht worden voor EDS-Telindus voor de komende maanden of jaren, afhankelijk van het beschikbare budget. Pas dan zou een *uniforme methode* kunnen geïmplementeerd worden over alle 30 districten.

Werkgroep “uniforme onderhoudsbestekken”

Tijdens de zitting van 6 juli 2005 is na de bespreking van de aanbevelingen gesteld dat de huidige bepalingen op het gebied van boetebepaling, uitvoeringstermijnen, opmaken PV's, toezichtmodaliteiten, ... al voldoende zijn uitgewerkt en geen verdere aanpassing vergen qua regelgeving van het standaardbestek. Acties dienen eerder gezocht in de interne organisatie en communicatie!

Rapportering Commissie Openbare Werken

Eind september werd een intern eindrapport aangaande de aanbevelingen Interne Audit 0403 001 van 14 december 2004 ter voorbereiding van de gevraagde rapportering aan de Commissie Openbare Werken afgerond.

4. Aangekondigde plannen inzake Openbare Werken

Er is zoals reeds eerder aangehaald concreet gestart met het wegwerken van een aantal missing links. De nodige studies worden momenteel uitgevoerd, zodat er in de komende jaren van deze legislatuur overgegaan kan worden tot het aanbesteden en uitvoeren van de betreffende projecten.

Ook voor het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten' wordt in betreffende paragraaf in deze beleidsbrief duidelijk aangetoond dat hieraan verder gewerkt wordt.

De werkzaamheden voor het wegwerken van de knelpunten op de binnenvaartwegen werden voortgezet.

Inzonderheid werd aandacht besteed aan het activeren van de verruiming van de Leie in de traverse van Kortrijk, het bouwen van de tweede sluis te Evergem op de Ringvaart om Gent, het afwerken van de modernisering op 10.000 ton van het Zeekanaal Brussel-Schelde, het zoeken van een oplossing voor de binnenvaartverbinding van de haven van Zeebrugge met zijn hinterland. Tevens werd de voorbereiding van het dossier Seine-Schelde voortgezet.

Voor het vervoer te water werd via een actieve marktwerking het gebruik van de waterweg gestimuleerd. Zo werden overeenkomsten met diverse actoren gesloten.

Ook werd praktijkgericht bij het voorbereiden en uitvoeren van openbare werken aandacht gegeven aan het beperkt houden van de hinder voor de gebruikers en omwonenden.

5. Snelwegentol

In de plenaire zitting van 17 november 2004 werd het voorstel van met redenen omklede motie over de invoering van de zogenaamde snelheidstol aangenomen door het Vlaamse Parlement.

De voorwaarden die het Vlaamse Parlement oplegt bij de invoering van zulke snelwegtol worden meegenomen in de discussies die omtrent deze invoering nog zullen gevoerd worden.

V. Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar

Investeren in wegen

De administratie 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 2006 zullen de beleidsprioriteiten zich situeren in een capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet. Hierbij wordt er vooral aandacht geschonken aan het wegwerken van een aantal missing links, en het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur door het systeem voor dynamisch verkeersbeheer verder uit te bouwen. In het voorjaar van 2006 zullen hier resultaten van een studie voor het dynamisch verkeersbeheer van de Ring om Brussel beschikbaar zijn, en in de zomer zal de rijstrooksignalisatie van de (binnen)ring om Antwerpen in gebruik genomen worden.

Ook zal er een inspanning gedaan worden om de achterstand wat betreft het structureel onderhoud verder terug te dringen, en zal het project 'wegwerken van gevaarlijke punten' verder gezet worden. In het komende parlementaire jaar zullen er ongeveer 200 projecten aanbesteed worden om de zwarte punten aan te pakken.

Het verminderen van de hinder bij wegenwerken zal aangepakt worden door het nemen van “minder hinder maatregelen” bij elk infrastructuurproject en door het oprichten van een provinciaal coördinatiepunt wegenwerken. Tenslotte zal ook de visuele netheid en de hinder door omgevingsgeluid verder worden aangepakt.

Voor volgend jaar is de verdere uitbouw van voormelde systemen gepland evenals het opstellen van dynamische P&R-aanduidingsborden in het grootstedelijk gebied Antwerpen. Deze borden zullen informatie verstrekken over: de bezettingsgraad van

de diverse parkings, de toestand van de parkeergarages in de stad en de toestand van het openbaar vervoer in het bijzonder “De Lijn”.

Niet alleen de wegen zelf doch ook hun elektromechanische uitrusting moet dringend structureel onderhouden en vernieuwd worden. Naar de komende jaren toe dienen de budgetten die hiervoor voorzien worden verhoogd te worden.

In het komend jaar zal het Vlaamse gewest extra aandacht besteden aan de vervollediging van reeds deels aangelegde fietsroutes langs de gewestwegen en aan de realisatie van die delen van het fietsroutenetwerk waar nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

Investeren in waterwegen

In 2004 en 2005 werd vooral gewerkt aan het inpassen van het hoofdwaterwegennet in het Trans Europees Netwerk en het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten met als voornaamste projecten “de doortocht van de Leie” en “de bouw van de 2de Sluis van Evergem”.

In 2006 wordt aan deze projecten verder gewerkt evenals aan de verdere verbreding en de aanpassing van de bruggen op het Albertkanaal. Prioritair voor 2006 wordt evenwel het beschermen van de bevolking tegen waterschade, en dit op een multifunctionele wijze, door het uitvoeren van de beslissing van de Vlaamse regering inzake het Sigma-plan.

Binnenvaart

De middelen die ten behoeve van de binnenvaart worden ingezet zijn er vooral op gericht om de bestaande knelpunten weg te werken, waarbij in het bijzonder de doortocht van de Leie te Kortrijk, het verder inrichten van het kanaal Brussel-Schelde voor 10.000 ton scheepvaart, de bouw van een tweede sluis op de ringvaart om Gent in Evergem en de binnenvaartverbinding naar de haven van Zeebrugge aan de orde zijn.

De voorbereidende studies voor de realisatie van het Vlaamse gedeelte van het Europese Seine-Schelde project worden intensief verder gezet evenals het onderzoek naar de verruiming van het kanaal naar Charleroi in de doortocht van Halle.

Het op voldoende diepte houden van de waterweg en daaraan gekoppelde problematiek van het stockeren van de gebaggerde specie zijn een blijvend aandachtspunt.

De scheepvaart zelf, met vooral oog voor de gehele logistieke keten, wordt actief gestimuleerd door samenwerking met organisaties en bedrijven, door het met hen samen ontwikkelen en bouwen van overslagpunten, door het ondersteunen van het containervervoer en het op gang brengen van nieuwe goederenstromen via de waterweg zoals met betrekking tot het vervoer van afval, mechanisering en automatisering van beweegbare kunstwerken en door het uitbouwen en implementeren van scheepvaartbegeleidingssystemen.

Waterbeheersing

De middelen die ten behoeve van de waterbeheersing worden ingezet gelden voornamelijk het realiseren van resterende fases van het Sigmaplan, het uitvoeren van de beslissingen van de Vlaamse Regering inzake het geactualiseerde Sigmaplan en het voortzetten van de vernieuwing van de stuwen op de Bovenschelde en de Dender.

In stand houding van het patrimonium

Tenslotte wordt een belangrijk gedeelte van de middelen besteed aan het instandhouden van het patrimonium en tezelfdertijd ook aan het aanpassen van dit patrimonium aan de nieuwe inzichten en doelstellingen met betrekking tot het duurzaam beheer. Infrastructuren die hierbij vooral betrokken zijn betreffen de bruggen die soms zelf vervangen en herbouwd worden, de recreatieve infrastructuur, de oeververdedigingen, die aangepast aan de aangrenzende landbestemmingen

heraangelegd worden en de cultuurhistorische en landschappelijke herwaardering van enkele locale sites.

Kustveiligheidsplan

In het voorbije jaar werd absolute voorrang gegeven aan de bescherming van Oostende tegen overstroming. Tot voor de aanleg van het noodstrand was er een extreem hoog risico voor overstroming van Oostende.

Op basis van de globale kustveiligheidsstudie zullen zones met onvoldoende hoog veiligheidsniveau geprioritiseerd worden. Een meerjarenprogramma voor de wegwerking van overstromingsrisico's zal opgemaakt worden.

De implementatie zal nog starten in 2006 met de aanpak van de meest bedreigde zones via zandsuppleties.

Investeren in Economische poorten en knooppunten: luchthavens

De luchthavens Antwerpen en Oostende krijgen voor 2006 de middelen die nodig zijn om de infrastructuur verder te moderniseren, de exploitatie voort te zetten en te beantwoorden aan de steeds strengere regelgeving op het vlak van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging. Deze regelgeving is hoofdzakelijk internationaal of federaal. Deze middelen zijn gebaseerd op het behoud van de categorie waarin de luchthavens thans zijn ondergebracht.

Luchthaven van Oostende

Naar aanleiding van de audit door het Directoraat-Generaal Luchtvaart in juni j.l. zullen in de loop van het jaar 2006 een aantal (verplichte) investeringen doorgevoerd worden met het oog op de certificatie van de luchthaven waarvan de voornaamste hieronder opgesomd worden :

- oprichten van een noodtoren voor de brandweer
- opbouw van een nieuw hoogspanningslokaal.

Met het oog op het aantrekken van meer passagiersvluchten, zullen de incheckbalies heringericht worden en zal de transportband voor de passagiersbagage vernieuwd en uitgebreid worden.

Het project doortrekking en verlenging van de taxiweg zal opgestart worden.

Het verticaal geïntegreerd logistiek platform wordt opgestart vanaf januari.

Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens

Vlaanderen zal ook in 2006 blijvend investeren in de verdere ontwikkeling van de Vlaamse zeehavens als belangrijke economische poorten en knooppunten voor Vlaanderen.

Verschillende initiatieven zullen aanleiding geven tot het ontwikkelen van een rationeel investeringsbeleid in de Vlaamse zeehavens. Deze initiatieven omvatten enerzijds de opmaak van een beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplanning voor de zeehavens en anderzijds de opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van haveninfrastructuurprojecten. Beiden zullen in de loop van 2006 aanleiding geven te concrete resultaten.

Initiatieven inzake de verdere financiering van de onderhoudsbaggerwerken, ook in aan tij onderworpen dokken, alsook het vernieuwen van twee grote contracten voor de uitvoering van onderhoudsbaggerwerken zullen bijdragen tot het continu verzekeren van de maritieme toegankelijkheid van alle Vlaamse zeehavens.

De verschillende strategische plannen voor de Vlaamse havens en de langetermijnvisie voor het Vlaamse zeehavenbeleid worden afgerond en vertaald in een aantal concrete initiatieven. De betoelaging van estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen op zee tussen Zeebrugge en de Scheldemonding varen, zal een oplossing bieden voor de enigszins beperkte bereikbaarheid via de binnenvaart van de Vlaamse kusthavens in het algemeen en Zeebrugge in het bijzonder. Tevens in Zeebrugge zullen de nodige werken uitgevoerd worden opdat de Visart-sluis opnieuw in gebruik wordt genomen.

Strategisch studiewerk wordt aangevat omtrent nut en noodzaak van een tweede sluis in de Waaslandhaven en een strategisch haveninfrastructuurproject in de westelijke achterhaven van Zeebrugge. Om een oplossing te bieden voor aan een aantal bekommernissen inzake de kustverdediging en de haventoeegang van Oostende wordt het AWZ-plan Oostende verder uitgewerkt. Concreet wordt de afbraak van het Oosterstaketsel en het verplaatsen van nautische hulpmiddelen voorbereid.

Vlaanderen en Nederland investeren gezamenlijk in de Schelderegio. Zowel de Vlaamse als de Nederlandse delegaties streven ernaar de onderhandelingen met betrekking tot het verdrag voor de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium af te ronden. Na de ondertekening van het verdrag volgt de parlementaire goedkeuringsprocedure die begin 2006 onverwijld opgestart zal worden. Dit moet toelaten de verdieping van de Schelde daadwerkelijk uiterlijk in 2007 aan te vatten en binnen een termijn van twee jaar te voltooien.

In het kader van de verbetering van de maritieme en nautische toegankelijkheid van de haven van Gent zal Vlaanderen voor 1 juni 2006 aan Nederland haar standpunt bekendmaken omtrent de voor Vlaanderen gewenste diepteligging van de tunnel bij Sluiskil. Vlaanderen en Nederland zullen daartoe een gemeenschappelijk onderzoek verrichten waarvoor Vlaanderen het initiatief neemt. Daarnaast zullen Vlaanderen en Nederland tegen uiterlijk september 2008 een gezamenlijke, grensoverschrijdende verkenning uitvoeren naar de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone.

De Vlaams-Nederlandse onderhandelingen over de verdragsrechtelijke verankering van het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied zullen naar verwachting eind 2005 afgerond zijn. Na goedkeuring in de beide parlementen zal het verdrag in de loop van 2006 in werking kunnen treden. Dergelijk verdrag zal ongetwijfeld een mijlpaal betekenen voor de grensoverschrijdende samenwerking in de Schelderegio.

Vlaanderen zal ook blijvend investeren in een verder ontwikkeling van de nautische ketenbenadering met als doel een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de maritieme vaarwegen. Het digitaal uitwisselen van alle relevante informatie wordt mogelijk door de ingebruikname van het centraal brokersysteem waarop de informatiesystemen van alle belangrijkste actoren kunnen aansluiten. Het streven is om de ketenbenadering ook een belangrijke plaats te geven in het Vlaams-Nederlands gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Zowel Vlaamse als federale overheidsdiensten oefenen bevoegdheden uit in het Belgische zeegebied. Om de uitoefening van de wederzijdse bevoegdheden te coördineren is medio 2005 een Vlaams-federaal samenwerkingsakkoord ondertekend. Als Vlaamse dienst vervult het MRCC een centrale operationele rol in de Kustwacht. Het MRCC coördineert de bestrijding van incidenten op zee en functioneert als meldkamer voor ongevallen. Midden 2006 is de hoogtechnologische herinrichting van het MRCC afgerond, wat garanties biedt voor een doeltreffende voortzetting van zijn opdrachten.

De holding- en investeringsmaatschappij Nautinvest Vlaanderen NV is recent opgericht als dochtermaatschappij van de Participatie Maatschappij Vlaanderen. Een belangrijk project dat aan Nautinvest is toegewezen is de modernisering van de beloodsingsvloot. Een gezamenlijke inzet van de vernieuwde Vlaamse en Nederlandse beloodsingsmiddelen in de Schelderegio leidt niet alleen tot een win-win situatie voor de beide loodsdiensten, maar verbetert evenzeer de dienstverlening aan de scheepvaart.

Begin 2005 is een intentieverklaring afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de federale regering voor de bouw van een multifunctioneel vaartuig in te zetten op de Noordzee. Het vaartuig zal functioneren als stationsleepboot, boeienlegger, pollutie- en brandbestrijdingsvaartuig. Dergelijk complex project vereist een goede voorbereiding. Volgens de planning zal de bouw van het vaartuig in 2006 starten.

Het investeringsprogramma van de DAB Vloot blijft gericht op een betere dienstverlening en op de directe noden van de klanten. Zo stelt de DAB Vloot bedrijfsklare en bemande vaartuigen tegen kostprijs ter beschikking van de federale diensten douane en scheepvaartpolitie, volgens de in contracten vastgelegde behoeften en vereiste investeringen.

Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWW
AIS	Automatic Identification System
AWV	Administratie Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BIAC	Brussels International Airport Company
CBS	Central Broker System
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
ELCA	Economische LevensCyclusAnalyse
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsten
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FIT	Flanders Investment and Trade
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
HKD	HavenKapiteinDiensten
IMO	International Maritime Organisation
ISA	Intelligente SnelheidsAanpassing
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
LED	Light Emitting Diode
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MotS	Motorways of the Sea
MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
OBA	Objectieve Behoeft Analyse

OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PBV	Promotie Binnenvaart Vlaanderen
PCSP	Port Community Services Portal
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIS	River Information Services
Ro Ro	Roll-ON Roll-Off
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk UitvoeringsPlan
RWOV	Rationeel Wegen Onderhoud Vlaanderen
SAR	Search And Rescue
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SRK	Schelde Radar Keten
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN	Trans-Europese Netwerken
VIF	Vlaams InfrastructuurFonds
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
VTS-VK	VTS-Vlaamse Kust
WESP	WesterscheldePlanner

Classificatie van de Waterwegen

Type vaarweg	Scheepstype	
Klasse	Algemene benaming	Karakteristieke tonnenmaat
I	Spits	250 – 400
II	Kempenaar	400 – 650
III	Gustav Koenigs	650 – 1000
IV	Johann Welker (of Europaschip)	1000 – 1500
Va	Grote Rijnkasten	1500 – 3000
Vb	Konvooi - 1 duwer en 2 duwbakken	4500
VIa	Konvooi – 1 duwer en 2 duwbakken	4500
VIb	Konvooi – 1 duwer en meerdere duwbakken	9000
VIc	Konvooi – 1 duwer en meerdere duwbakken	
VII	Konvooi – 1 duwer en meerdere duwbakken	

De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur,

Kris Peeters
