

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



Zitting 2007-2008

31 oktober 2007

BELEIDSBRIEF

Havens

Beleidsprioriteiten 2007-2008

ingediend door de heer Kris Peeters,
minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens,
Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid

INHOUD

	Blz.
Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2007 en vooruitzichten voor 2008	4
1. Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens	4
1.1. Operationele doelstellingen	4
1.1.1. Operationele doelstelling 1: We garanderen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid aan zeezijde.....	4
1.1.2. Operationele doelstelling 2: We stimuleren en faciliteren een continue verbetering van de nautische dienstverlening	10
1.1.3. Operationele doelstelling 3: We zorgen voor verbeterde hinterlandontsluiting en een modale verschuiving aan landzijde.....	17
1.1.4. Operationele doelstelling 4: We rondon de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid en de strategische planprocessen af	18
1.1.5. Operationele doelstelling 5: We herzien het huidige Havendecreet waar nodig en verduidelijken de toepassing ervan	19
1.1.6. Operationele doelstelling 6: We streven naar een betere afstemming tussen Vlaamse en federale regelgeving	20
1.1.7. Operationele doelstelling 7: We streven naar een betere afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen met impact op het havenbeleid.....	21
1.1.8. Operationele doelstelling 8: We streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures	22
1.1.9. Operationele doelstelling 9: We stimuleren en faciliteren permanent overleg met Nederland voor de noodzakelijke ingrepen in het Schelde-estuarium.....	23
1.1.10. Operationele doelstelling 10: We kiezen voor een meer gestroomlijnde aanpak bij toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn	24
1.1.11. Operationele doelstelling 11: We voorzien een centrale rol voor de havens bij exportpromotie en het aantrekken van buitenlandse investeringen.....	24
1.1.12. Operationele doelstelling 12: We streven naar een betere opvolging van Europese dossiers en internationale organisaties	24
1.1.13. Operationele doelstelling 13: We ontwikkelen aangepaste procedures voor het evalueren van strategische investeringsprojecten in haveninfrastructuur	26
1.1.14. Operationele doelstelling 14: We streven naar meer overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten	26
1.1.15. Operationele doelstelling 15: We zorgen voor een steviger maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens.....	27
2. De kust: multifunctioneel benaderd	28
2.1. Geïntegreerde Kustzonebeheer.....	28
2.1.1. Algemeen	28
2.1.2. Realisaties in 2007	31
2.1.3. Te realiseren in 2008.....	33
2.2. Kustjachthavens	35
2.2.1. Algemeen	35
2.2.2. Realisaties in 2007	35
2.2.3. Te realiseren in 2008.....	36
2.3. Vlaamse Hydrografie	37
2.3.1. Inleiding.....	37
2.3.2. Realisaties in 2007	38
2.3.3. Te realiseren in 2008.....	39
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar	40
Bijlage 2: Moties en resoluties	42
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten.....	44
Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen op bestaande regel- geving.....	46
Lijst met gebruikte afkortingen.....	50

Inleiding

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

- Een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2007 en vooruitzichten voor 2008.
- Een samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar.
- Een overzicht van de wijze waarop de regering gevolg heeft gegeven aan de resoluties en moties die door het parlement aangenomen zijn.
- Een overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreetgeving.
- Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2007 en vooruitzichten voor 2008

1. Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens

1.1. Operationele doelstellingen

1.1.1. Operationele doelstelling 1: We garanderen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid aan zeezijde

A. Onderhoud maritieme toegankelijkheid

Het garanderen van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens behoort tot de kerntaken van het Vlaamse Gewest. Substantiële budgetten worden jaarlijks vrijgemaakt voor de onderhoudsbaggerwerken op de Westerschelde en op de vaarpassen in de Noordzee.

Het uitvoeren van baggerwerken vereist dat de nodige oplossingen voor de berging en/of verwerking van de baggerspecie gevonden worden. Daartoe worden momenteel twee concrete projecten verder uitgewerkt, namelijk het project Amoras en het project Callemansputte.

Project Amoras

Realisaties 2007

Op 20 juli 2006 heeft de Vlaamse Regering haar goedkeuring gehecht aan de realisatie van het project Amoras in de haven van Antwerpen. Dit project omvat de bouw en de exploitatie van een mechanische ontwateringinstallatie voor de onderhoudsbaggerspecie uit de havendokken op de Rechterscheldeoever. Momenteel gebruikt men voor de onderhoudsbaggerspecie een onderwatercel in het Delwaidedok. Maar volgens een simulatie op basis van het huidige bergingsritme zal de volle bergingscapaciteit in de bestaande onderwatercel uitgeput zijn eind 2007. Het project Amoras biedt een meer duurzame oplossing voor het bergingsprobleem. De verwerkingsinstallatie zal ten vroegste operationeel zijn begin 2010 rekening houdend met de voorziene bouwperiode.

Om het huidige tekort aan bergingscapaciteit te overbruggen zal een nieuwe onderwatercel gecreëerd worden in het Churchilldok. Deze verzekert de bergingscapaciteit tot eind 2009.

De Vlaamse Regering heeft op 9 maart 2007 het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan "Bietenveld" definitief vastgesteld om de bouw van de verwerkingsinstallatie Amoras mogelijk te maken. De bouwaanvraag werd aangevraagd. De milieuvergunning werd intussen verkregen.

Te realiseren in 2007 en 2008

De baggerwerken voor de realisatie van de nieuwe onderwatercel in het Churchilldok werden opgestart. Er wordt intussen verder gewerkt aan de realisatie van het Churchilldok, en aan de realisatie

van de bouw van de mechanische ontwateringinstallatie. Voor de projecten worden respectievelijk 6,6 miljoen euro en 13,7 miljoen euro voorzien in 2007. In 2008 en 2009 zal nogmaals 16,7 en 16,5 miljoen euro voorzien worden voor de bouw van de mechanische ontwateringinstallatie. Hiervoor worden onder meer FFEU-kredieten gebruikt. Vanaf 2010 wordt ook voorzien in een budget voor de exploitatie van de nieuwe verwerkingslijn voor onderhoudsbaggerspecie en dit ten bedrage van 21 miljoen euro per jaar. Het gunningstraject voor de bouw en exploitatie van Amoras is lopende. Voor de bouw en exploitatie wordt geopteerd voor een gedeeltelijke publiek-private samenwerking. De bouwkosten worden gedeeltelijk gedragen door de opdrachtnemer en terugbetaald tijdens de exploitatiefase door middel van een toeslag op de verwerkte slibhoeveelheid.

Project Callemansputte

Realisaties 2007

Het slibstort van Callemansputte, aangelegd begin jaren '80, heeft een inhoud van ongeveer 3 miljoen m³. Maar aangezien het stort vol is, moet het worden heringericht. De herinrichting betreft het verwijderen van zand en water uit het stort, waardoor een capaciteit van 1 miljoen m³ voor het storten van slib zou vrijkomen. Zo wordt er voor gezorgd dat het onderhoudsslib van het Kanaal Gent-Terneuzen nog gedurende 10 à 20 jaar (afhankelijk van de berging van enkel slib uit het Kanaal Gent-Terneuzen, of ook vanuit de omliggende waterwegeen) binnen het huidige slibdepot kan worden geborgen.

De huidige milieuvergunning voor het storten in het depot Callemansputte loopt tot september 2011. Momenteel wordt er gewerkt aan het uitbreidingsplan en wordt gezorgd voor de opmaak van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Te realiseren in 2008

Voor de realisatie van het inrichten van de stortplaats worden de nodige kredieten voorzien. Vanuit het FFEU wordt 4 miljoen en 7,5 miljoen euro uit het beschikbare saldo van 2006 respectievelijk 2007 hiertoe bestemd.

Verder wordt in de meerjarenbegroting jaarlijks (van 2007 tot 2010) ruim 9 miljoen euro voorzien. Bedoeling is te kunnen werken via een contractuele PPS. Een (Europese) oproep moet worden gelanceerd om kandidaten te vinden voor de onderhandelingsprocedure die moet leiden tot een DBFM-contract (Design, Build, Finance and Maintain). De onderhandelingen voor de toewijzing van de opdracht zullen in 2008 worden gevoerd, waarna met de uitvoering van de herinrichting zoals hoger beschreven kan worden gestart.

Aangepaste stortstrategie

Te realiseren in 2008

De Nederlandse overheid heeft zich voorgenomen de economische zandwinning in de Westerschelde vanaf juli 2011 stop te zetten. Aan Vlaanderen werd via de Technische Schelde Commissie (samenkomst van april 2007) gevraagd te bekijken hoe het zijn aandeel hierin kan afbouwen.

Zandwinning is een heel belangrijk aspect voor het uitvoeren van de onderhoudsbaggerwerken in de Westerschelde door de Vlaamse overheid. Het helpt zowel de hoeveelheden te baggeren specie op de rivierdrempels te beperken als de vaarafstanden voor het storten te verkorten doordat er met zandwinning meer specie in de meest nabije nevengeulen mag geborgen worden.

In het kader van de Verruiming van de Schelde wordt ook een nieuwe onderhoudsstrategie ingevoerd in 2008. Omdat het MER-onderzoek opstartte vooraleer het voornemen van de Nederlandse overheid

bekend was, werd als uitgangspunt bij het bepalen van deze strategie het behoud van zandwinning als blijvend beleid verondersteld.

Daarom wordt opdracht gegeven voor een wetenschappelijk, morfologische onderzoek om de gevolgen te kennen van deze ingrepen op langere termijn en deze strategie af te toetsen via een kosten-batenanalyse. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat de toename van de kosten door extra baggerwerken beperkt blijft en dat de positieve ecologische effecten die met het stoppen van zandwinning beoogd worden zo maximaal mogelijk worden gerealiseerd.

B. Aanpassen maritieme toegankelijkheid

Naast het op diepte houden van de huidige vaargeulen, wordt ook onderzocht - ingegeven door economische noodzaak of opportuniteiten - waar aanpassingen aan de bestaande maritieme toegang noodzakelijk zijn. De verdieping van de Westerschelde, het Scheur en de Pas van 't Zand, de initiatieven rond het Kanaal Gent-Terneuzen en de verbeterde haventoeegang van Oostende verbeteren allen de toegang tot onze Vlaamse zeehavens. Tevens wordt het infrastructurele aspect niet uit het oog verloren, en wordt een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, evenals de toegang tot de haven van Zeebrugge (SHIP) via intensief studiewerk verder voorbereid. Elk van deze punten worden hieronder verder in detail toegelicht.

Verdieping Westerschelde

Realisaties en te realiseren 2007

Om de visie uit de Ontwikkelingsschets 2010 (17 december 2004) en de afspraken die neergelegd werden in het Memorandum (11 maart 2005) juridisch te verankeren, werden op 21 december 2005 vier Verdragen door de bevoegde Vlaamse en Nederlandse bewindslieden ondertekend:

- het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium;
- het Verdrag betreffende de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium;
- het Verdrag betreffende het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied;
- het Verdrag betreffende de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven.

De instemmingdecreten bij de Verdragen zijn op 28 februari 2007 aangenomen door het Vlaamse Parlement en op 7 maart 2007 bekrachtigd en afgekondigd door de Vlaamse Regering. Voor de uiteindelijke ratificatie van de Verdragen wacht de Vlaamse Regering op de voortgang van de ratificatieprocedure in het Nederlandse Parlement. De parlementaire behandeling is daar nog lopende.

Intussen is er intensief samengewerkt tussen Nederland en Vlaanderen om de uitvoering van de Verdragen voor te bereiden.

Het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010 heeft betrekking op de verruiming van de Westerschelde tot een getijvrije vaart van 13,10 meter en op een ruim pakket maatregelen ter bevordering van de natuurlijkheid en veiligheid van het Schelde-estuarium. Voor elke van deze projecten is de timing waarbinnen dit dient gerealiseerd te worden vastgelegd in het Verdrag.

Voor het project van de verruiming van de Westerschelde zelf is de start van de werken voorzien vóór eind december 2007. De overige projecten, waaronder de actualisatie van het Sigmaphan, de uitbreiding van het Zwin en de creatie van nieuwe getijdennatuur moeten binnen de twee jaar gerealiseerd zijn. Het voorbereidende studiewerk en de nodige vergunningsprocedures voor deze projecten werden eveneens parallel met de parlementaire procedures voor de Verdragen voortgezet. Inmiddels werd ook gewerkt aan een meetprogramma voor de monitoring van de morfologische dynamiek en de natuur van het Schelde-estuarium en over een nieuw vaargeulenbeleid.

Te realiseren in 2008

In 2008 wordt er met dezelfde inzet en nauwe samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen verder gewerkt aan de uitvoering van de Scheldeverdragen. Het gaat hierbij over het voortzetten van de baggerwerken voor de verruiming van de Schelde. Met evenveel aandacht worden de grensoverschrijdende natuurprojecten in het Zwin en de Prosper-Hedwigepolder en de creatie van nieuwe getijdennatuur in het Schelde-estuarium voorbereid. Voor de Noordelijke Prosperpolder, de Hedwigepolder en het Zwin zal in 2008 overgegaan worden tot de concrete uitvoering van de werken ter plaatse. Het Sigmoplan, dat over meerdere jaren loopt, wordt verder uitgevoerd volgens de afgesproken planning.

Kanaal Gent-Terneuzen

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) werden ook een aantal afspraken gemaakt ten aanzien van de nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Deze afspraken werden verder geconcretiseerd in een overleg tussen de functioneel bevoegde bewindslieden van 19 juni 2006:

- Om een vlotte en veilige doorvaart naar het Kanaal Gent Terneuzen van grotere zeeschepen, in het bijzonder de autoschepen, te verzekeren worden de twee basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen in 2008 vervangen door twee nieuwe basculebruggen. Deze bruggen zullen 6 meter verder van de sluis staan zodat het risico op nieuwe aanvaringen maximaal vermeden wordt. De vervanging van de bruggen zal ongeveer 9 miljoen euro kosten. De kosten worden verdeeld over Vlaanderen en Nederland rekening houdend met vermeden onderhoud aan de bestaande bruggen en het verzekeringsgeld voor de op 25 februari 2006 aangevaren brug.
- Om de maritieme toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen ook naar de toekomst toe te verzekeren en de toekomst van de haven van Gent te vrijwaren, heeft de Vlaamse Regering haar voorkeur kenbaar gemaakt aan de Nederlandse regering dat bij een eventuele bouw van een tunnel bij Sluiskil rekening dient gehouden te worden met een vrije waterdiepte van 16 meter. Vlaanderen heeft zich bereid verklaard om bij te dragen in het kostprijsverschil tussen de bouw van de tunnel voor een waterdiepte van 13,50 meter en voor een waterdiepte van 16 meter. Afhankelijk van de uitvoeringsvariant zal de meerkost zich tussen 20 en 24,4 miljoen euro bevinden. Zo kan Nederland deze variant als gelijkwaardig alternatief meenemen in het verdere Nederlandse dossiertraject;
- In gevolge de positieve resultaten van het gezamenlijke Vlaams en Nederlandse onderzoek naar de optimalisatie van de kielspeling op het Kanaal Gent-Terneuzen werd tussen de bevoegde Vlaamse en Nederlandse instanties overeengekomen om de maximale diepgang van zeeschepen van 12,20 meter naar 12,50 meter te brengen. Technisch werd de norm van 10% kielspeling op 1 meter kielspeling gebracht.
- Een grensoverschrijdend, verkennend onderzoek naar de maritieme toegankelijkheid op langere termijn van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone, is opgestart. In april 2006 is een gezamenlijke projectgroep te Bergen op Zoom gestart met het onderzoek. Dit onderzoek zal in september 2008 voltooid zijn. Daarnaast is een Stakeholders-Adviesforum Kanaal Gent-Terneuzen opgestart dat een platform biedt voor alle partijen in de Kanaalzone en een adviserende rol kan spelen bij de grensoverschrijdende verkennende studie.

Realisaties 2007

In 2007 is de vervanging van de bruggen over de Westsluis door twee nieuwe basculebruggen voorbereid. Er is nog geen indicatie over de timing van de bouw van een tunnel in Sluiskil. De start van dit project hangt af van de beslissing van de Nederlandse overheid.

De mogelijkheid om de toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen te verbeteren door de maximale toegestane diepgang te verhogen tot 12,50 meter in opvaart en in afvaart met 1 meter kielspeling is onderzocht en goedgekeurd door de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart. Er worden de nodige stappen gezet om de maximaal toegelaten diepgang aan te passen in het scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen, in overeenstemming met de afspraken die gemaakt zijn tussen Vlaanderen en Nederland.

In het grensoverschrijdend onderzoek naar de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone op langere termijn is er in het voorjaar een belangrijke eerste fase afgerond, door de opmaak van een probleemanalyse. Deze kwam tot stand door een grondig deskonderzoek en een ruime bevraging van het veld. Vanaf juni 2007 werden de vervolgonderzoeken in de markt gezet.

Te realiseren in 2008

In 2008 worden de nieuwe basculebruggen geïnstalleerd en in gebruik genomen. Vlaanderen zal bijdragen in de realisatie van de hogere diepgang van de tunnel bij Sluiskil, indien de Nederlandse overheid met dit project start. In 2008 dient de scheepvaartreglementering voor het Kanaal Gent-Terneuzen aangepast te zijn aan de afspraken van de Permanente Commissie rond de verhoging van de diepgang met 12,50 meter in opvaart en in afvaart met 1 meter kielspeling. Tegen september 2008 worden eveneens de resultaten van het grensoverschrijdend onderzoek verwacht. Op basis van de conclusies en beleidsaanbevelingen uit dit onderzoek zal samen met de Nederlandse overheid besloten worden welke stappen ondernomen zullen worden om de toekomst van de Kanaalzone Gent-Terneuzen te verzekeren. Daartoe zullen met betrekking tot het verbeteren van de nautische toegang de nodige maatregelen getroffen worden en de benodigde middelen voorzien worden.

Het Scheur en de Pas van 't Zand

Realisaties 2007

De verdiepingsbaggerwerken aan het Scheur, de Pas van 't Zand, aan de toegang tot de containerterminals en aan de Van Damme-sluis werden beëindigd.

Om de toegankelijkheid en de veiligheid nog te vergroten werd een onderzoek gestart naar de impact van de lokale verbreding van de Pas van het Zand. Aan de hand van de uitgevoerde simulatorstudies kunnen de nodige stappen gezet worden om de lokale verbreding te realiseren. Een beperkte lokale verbreding kan aanvangen in 2008. De bijkomende studies die noodzakelijk zijn om de vergunningen te verkrijgen, kunnen tevens opgestart worden zodat de volledige verbreding in stapsgewijs uitgevoerd kan worden.

Te realiseren in 2008

In 2008 zal invulling gegeven worden aan de verbetering van de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge:

- Er werd een onderzoek gestart naar de impact van de lokale verbreding van de Pas van het Zand. Aan de hand van de uitgevoerde simulatorstudies kunnen de nodige stappen gezet worden om de verbreding te realiseren. Een beperkte lokale verbreding kan aanvangen in 2008. De bijkomende studies die noodzakelijk zijn om de vergunningen te verkrijgen, kunnen tevens opgestart worden zodat de volledige verbreding (8 miljoen euro verdeeld over 2008-2009) stapsgewijs uitgevoerd kan worden.
- Het van nature aanwezige topslib in de voorhaven van Zeebrugge geeft aanleiding tot een verminderde toegankelijkheid en veiligheid. Bijkomend onderzoek o.m. met betrekking tot de doorvaarbaarheid van het topslib is een noodzaak voor de aanpak van de problematiek van het topslib op lange termijn.

- Een voorstel van proefprogramma zal uitgewerkt worden voor de baggerwerken met een stationaire cutter. Dit zou er kunnen voor zorgen dat door minder te baggeren met een goedkopere techniek de problematiek van het topslib afneemt. Bedoeling is om met een dergelijk proefprogramma te starten na uitvoering van bovenvermelde verdiepingswerken en andere belangrijke investeringswerken in de haven van Zeebrugge. Dit is voorzien voor 2008.
- Voor de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge en de vaart in het Scheur werd reeds eerder het concept “probabilistisch toelatingsbeleid” ontwikkeld en technisch uitgewerkt. In 2007 wordt dit project verder gezet met de praktische uitvoering ervan bij de loodsdiensten en scheepvaartbegeleiding te Zeebrugge (operationeel in 2008).

Verbetering haventoeegang Oostende

Realisaties 2007

In het voorjaar werd gestart met de uitvoering van de eerste fase van de realisatie van de verbeterde haventoeegang, namelijk de afbraak van het Oosterstaketsel en de lage oostelijke dam.

Bij de uitvoering van deze werken werden twee begeleidende maatregelen voorzien: de bouw van een golfwerende wand aan de ingang van het Montgommerydok en de bouw van een waterkerend muurtje tussen de cruisekaai en het station.

Er werd eveneens een aanvang genomen met de uitvoering van de werken voor de uitbreiding van de N-O-sector van de zwaaicirkel zodat over de volle diameter van 300 m een waterpeil van _8,50 m kan gerealiseerd worden.

Ook de werken voor het achteruit brengen van de kaaimuur op de hoek van de toegang tot de Visserijdoksluis werden aangevangen, zodat ook hierdoor de toegang tot de zwaaicirkel verbeterd wordt.

Op administratief vlak werd op 25 juni 2007 het plan-MER en de passende beoordeling door de bevoegde administratie goedgekeurd.

Na de bevestiging door de Vlaamse Regering kunnen de project-MER's opgestart worden.

Te realiseren in 2008

Begin 2008 wordt een aanvang genomen met de aanleg van de nieuwe havengeul zodat tegen midden 2008 de haven reeds gedeeltelijk toegankelijk zal zijn voor grotere schepen.

In 2008 wordt eveneens een aanbestedingsdossier opgemaakt voor de grondverbetering onder een gedeelte van de westelijke havendam ter voorbereiding van de latere bouw van de havendam.

Tweede sluis Waaslandhaven

Realisaties en te realiseren 2007

De voorbereidende studies voor het nemen van een onderbouwde beslissing m.b.t. de aanleg van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven zijn in volle gang. In de loop van de 2007 is gestart met de opmaak van een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) en het project-MER voor de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven. De resultaten met betrekking tot de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) worden verwacht tegen eind 2007. In het najaar van 2007 zal ook gestart worden met de opmaak van een studie inzake risicomanagement met betrekking tot de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven.

In de loop van 2007 wordt het technische dossier (bouwaanvraag, aanbestedingsbundel) verder uitgewerkt, ten einde toe te laten na beslissing van de Vlaamse Regering versneld tot de start van de werkzaamheden voor de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven te kunnen overgaan.

Ook de opmaak van het plan-MER voor de haven van Antwerpen is lopende. Sinds 18 december 2006 zijn de richtlijnen van de dienst MER met betrekking tot de kennisgeving van dit planMER gekend.

De resultaten van het plan-MER voor de haven van Antwerpen worden verwacht tegen eind 2007 en zullen ook gebruikt worden voor de opmaak van het afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen.

Te realiseren in 2008

De resultaten met betrekking tot het project-MER voor de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven worden verwacht tegen medio 2008.

De procedurele voorbereiding voorziet in achtereenvolgens: de opmaak van het planMER voor de haven van Antwerpen, het project-MER voor een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven en het afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen. In de loop van 2008 zal formeel gestart worden met de opmaak van het afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen. Dit afbakeningsGRUP moet voorzien in de nodige bestemmingswijzigingen voor de aanleg van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven.

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde studies zal aan de Vlaamse Regering een gemotiveerd voorstel ter goedkeuring worden overgemaakt m.b.t. locatiekeuze en de sluisgeometrie. Na het nemen van het besluit door de Vlaamse Regering kan dan de bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven worden aanbesteed.

Visartsluis en Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) Zeebrugge

Realisaties 2007

In juli 2007 werd de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) van het Strategisch Haveninfrastructuurproject SHIP afgerond.

Te realiseren in 2008

Na de MKBA zal de MER-procedure opgestart worden. Hierbij zullen de milieu-effecten van de verschillende alternatieven voor het SHIP-project geëvalueerd worden. Daarna zal de keuze gemaakt worden welk alternatief verder uitgewerkt zal worden.

Droogzetting sluishoofden Vandammesluis te Zeebrugge

Realisaties 2007

In 2007 zal de studie afgerond worden over de haalbaarheid van het droogzetten van de sluishoofden.

Te realiseren in 2008

Na de studie zullen de sluishoofden één per één drooggezet worden en zullen de deuren en looprails een grondige onderhoudsbeurt krijgen.

1.1.2. Operationele doelstelling 2: We stimuleren en faciliteren een continue verbetering van de nautische dienstverlening

Het verbeteren van de nautische dienstverlening omvat verschillende aspecten. Een eerste aspect is het uitbreiden van de infrastructuur (hard- en software) die de scheepvaartbegeleiding optimaler maakt.

Op organisatorisch/beleidsmatig vlak zijn er een aantal initiatieven lopende die de decretale verankering van scheepvaartbegeleiding moeten verbeteren en wordt de samenwerking met Nederland, op basis van het daartoe afgesloten verdrag, verder uitgewerkt. Ook de samenwerking van de beide loodsdiensdiensten wordt geoptimaliseerd.

Een ander facet is de verdere vernieuwing en verbetering van de Vlaamse vloot, waarbij initiatieven genomen werden voor een aantal belangrijke projecten.

Daarnaast kunnen ook nog enkele andere projecten vermeld worden zoals bijvoorbeeld de verdere uitbouw van het MRCC en van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische kaarten en peilplannen.

A. Nautische ketenbenadering en verdere uitbouw van de ScheldeRadarKeten

De Vlaams-Nederlandse ScheldeRadarKeten vormt het infrastructurele element waardoor het geven van scheepvaartbegeleiding, aangeduid met de internationale term Vessel Traffic Services (VTS), mogelijk wordt.

Waar oorspronkelijk Scheepvaartbegeleiding binnen de ScheldeRadarKeten uitsluitend gebruik maakte van radartechnologie, wordt de ScheldeRadarKeten steeds verder uitgebreid met hoog technologische hard- en software, die extra functionaliteiten genereert om tegemoet te komen aan de noden van de havengebruikers.

Verschillende initiatieven zijn lopende betreffende technologische innovaties met betrekking tot navigatieondersteunende middelen.

Realisaties 2007

Westerschelde Planner (WESP)

Een eerste initiatief is de Westerschelde Planner (WESP) en betreft een informaticatool om de vaarplanning van grote en diepstekende schepen te bepalen. De oplevering van release 1 is gebeurd.

Automatic Identification System (AIS)

Een tweede initiatief betreft de introductie van een Automatic Identification System (AIS) aan boord van zeeschepen. AIS maakt via het broadcastprincipe mogelijk om automatisch gegevens uit te wisselen tussen schepen onderling en tussen de schepen en de verkeerscentrales aan wal. Om AIS ten behoeve van een efficiënte verkeersbegeleiding aan te wenden, moest AIS ook in de ScheldeRadarKeten ingewerkt worden. Dit is dan ook gebeurd. AIS-integratie in Radarwaarneming (RW) is operationeel in gebruik in de verkeerscentrales.

Elektronische Zee- en Scheldekaart en elektronische peilplannen

Een derde initiatief betreft de elektronische zeekaarten welke al bestaan voor het Vlaamse kustgebied. Een elektronische kaart vanaf de Nederlandse-Belgische grens tot aan de zeesluis van Wintam is ondertussen beschikbaar. Specifiek voor het MRCC is een van de elektronische zeekaart afgeleid product aangemaakt.

De aanmaak van de meer gedetailleerde elektronische peilplannen ten behoeve van de scheepvaartondersteunende instrumenten is in ontwikkeling.

Hydro Meteo Distributiesysteem (HYMEDIS)

Ook werd verder gewerkt aan het verlenen van mobiele datacommunicatie diensten teneinde online hydrometeo gegevens te distribueren op de Westerschelde en omgeving, inclusief het leveren van IT-infrastructuur en handterminals.

Te realiseren in 2007-2008

Westerschelde Planner (WESP)

Vanaf 2007 wordt gewerkt aan een update van het systeem met o.m. het doorgeven van vaarplaninformatie aan de loodsen en de lokale havencoördinatieplatformen. Daarnaast wordt WESP afgestemd aan de principes van de ketenbenadering, waaronder het optimaal gebruik van de sluisen. Zo zal aanvullend een studie met betrekking tot het verkeersmanagement ter hoogte van het Deurganckdok uitgevoerd worden, zodat de in- en uitvaart van dat dok vlot en veilig kan gebeuren. Ook de impact op het scheepvaartverkeer van een eventuele tweede sluis Waaslandhaven zal mee bestudeerd worden.

Automatic Identification System (AIS)

Naast het beschikbaar stellen van de AIS-gegevens binnen de ScheldeRadarKeten wordt de AIS-informatie via web-site technologie beschikbaar gesteld aan alle spelers betrokken in de uitvoering van de nautische ketenbenadering. Een koppeling met het AIS Noordzee-netwerk is in uitvoering zodat strategische informatie aangaande de scheepsposities beschikbaar wordt voor de havens en alle belanghebbenden in de nautische keten.

Daarnaast wordt onderzocht op welke manier AIS ook in de binnenvaart kan gestimuleerd worden zodat ook voor deze doelgroep alle voordelen van AIS bekomen worden en via deze weg de EU RIS-richtlijn uitvoering kent.

Elektronische Zee- en Scheldekaart en elektronische peilplannen

De scheepvaartondersteunende instrumenten zullen in 2008 op continue wijze optimaal gevoed worden met de meest actuele data.

Uitbreiding radardekkingsgebied, VTS-zone tot zeesluis Wintam

Daarnaast zijn investeringen vereist om het radardekkingsgebied van de ScheldeRadarKeten stroomopwaarts uit te breiden tot aan het boveinde van de rede van Antwerpen en voor het realiseren van een VTS-zone aan de zeesluis van Wintam. Hierbij wordt in een eerste fase via de vernieuwing van het VTS-havenradarsysteem in het havengebied van Antwerpen ook een uitbreiding van de radarbeelden op de rede van Antwerpen beoogd. De VTS-zone Wintam wordt nog dit jaar aanbesteed en kent in 2008 zijn realisatie.

Van VTS tot VTMS

De uitbouw van VTS (Vessel Traffic Services) tot VTMS (Vessel Traffic Management Information Services) kadert in de na te streven nautische ketenbenadering, d.w.z. een optimale afstemming tussen de verkeersafwikkeling op de maritieme vaarwegen en die in de haven en achterliggende gebieden. In deze optiek wordt dit jaar met elke Vlaamse haven een protocol afgesloten aangaande de concrete uitwerking van de nautische ketenbenadering. Dit houdt onder meer in dat in elke haven een lokaal havencoördinatieplatform wordt opgericht. In dit lokale coördinatieplatform worden op een gemeenschappelijke werkvloer alle actoren in de afwikkeling van een scheepsreis fysiek verzameld teneinde een optimale coördinatie te realiseren. Het is de bedoeling om tegen 2010 voor de haven van Antwerpen een volledig nieuw coördinatiecentrum op te richten op een centrale locatie.

Analoge projecten zijn van start gegaan voor elke van onze Vlaamse havens.

Het Centraal BrokerSysteem (CBS)

Met de realisatie van het centraal brokersysteem (CBS) wordt een belangrijke stap gezet in de implementatie van de ketenbenadering. Dergelijk centraal brokersysteem is een centrale draaischijf voor elektronische uitwisseling van relevante informatie tussen alle betrokken partijen in het havengebieden. In een eerste fase werden de haveninfosystemen en het Loodswezen Informatie-Systeem (LIS) met deze van het Informatieverwerkend systeem (IVS) van de ScheldeRadarKeten (SRK) gekoppeld. Bovendien zijn de systemen van de waterwegbeheerders in Nederland en Vlaanderen aangesloten, dit in het kader van de ontwikkeling van de River Information Services (RIS).

Investerings in VTS-infrastructuur

Om de nautische ketenbenadering te garanderen dienen ook investeringen in VTS-infrastructuur binnen de havengebieden te gebeuren. In de vier Vlaamse zeehavens worden VTS-investeringsprojecten uitgevoerd die een perfecte afstemming en uitwisselbaarheid garanderen tussen de bestaande VTS-apparatuur van het Vlaamse Gewest en deze die gebruikt worden binnen de respectievelijke havengebieden. In 2007 en 2008 wordt in het havengebied Zeebrugge een radarsysteem en camerasysteem uitgebouwd. In het havengebied Antwerpen wordt tevens de volledige radarapparatuur vernieuwd in 2007. In 2008 zal in het havengebied Gent het radiocommunicatiesysteem vernieuwd worden.

Investerings en subsidiëring in het kader van de overeenkomsten met de havens (havenkapiteinsdiensten)

De nautische en technische samenwerking met de havenkapiteinsdiensten (HKD) van de Vlaamse zeehavens wordt gegarandeerd en structureel ondersteund vanuit overeenkomsten met de Vlaamse zeehavens. Hierbinnen worden jaarlijks subsidies toegekend aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Voor 2007 bedraagt dit 17.174.000,00 EUR voor de vier Vlaamse zeehavens samen.

B. Organisatie van de nautische dienstverlening, in samenwerking met Nederland

Uitvoering verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB)

In de loop van 2005 en 2006 is de uitvoering van het Vlaams-Nederlands verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) voorbereid. Het streven is immers om het verdrag zo optimaal mogelijk te kunnen implementeren bij de inwerkingtreding ervan. De Permanente Commissie, het gezamenlijk beleidsorgaan van het GNB, heeft hiervoor een plan van aanpak opgesteld. In het kader van de Permanente Commissie zijn de volgende punten uit het plan van aanpak reeds afgewerkt:

- het vaststellen van de beslissingsprocedures van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, het gezamenlijk beheersorgaan dat instaat voor de dagelijkse coördinatie en afwikkeling van het scheepvaartverkeer (artikel 4, negende lid, van het GNB-verdrag);
- het opstellen van een huishoudelijk reglement van de Permanente Commissie (artikel 4, achtste lid);
- het opmaken van een besluit inzake de openbaarmaking van GNB-documenten op basis van de wederzijds geldende regelgeving (artikel 9);
- het aanpassen van uitvoeringsbesluiten van het Scheldereglement met het oog op het bekomen van een eenvormig loodsplichtregime voor het hele GNB-gebied. Dit is conform het in artikel 2, vierde lid, omschreven doel om een uniform nautisch regime voor het hele Scheldegebied in te stellen.

Ook heeft de Permanente Commissie reeds werk gemaakt van haar in artikel 2, derde lid, toegewezen opdracht om een veiligheidsplan op te stellen. Het preventieve luik is nagenoeg afgerond. De focus zal nu vooral worden gericht op de sporen toezicht en handhaving, monitoring en calamiteitenbestrijding. In de komende periode dient ook bijzondere aandacht uit te gaan naar de uitwerking en invulling van de nautische ketenbenadering in overleg met alle direct betrokken partijen, in het bijzonder de loodsdiensten, scheepvaartbegeleidingsdiensten en de Scheldehavens (artikel 8). Ook moet verder worden gewerkt aan de verdere uitbouw van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (artikel 6) en de inrichting van een GNB-secretariaat (artikel 4, tiende lid).

Tot slot moet ook de regelstellende rol van de Permanente Commissie worden ingevuld krachtens artikel 4, derde lid, en artikel 5. Een eerste inventaris van mogelijke onderwerpen is opgesteld. De Permanente Commissie heeft beslist om de uitwerking van de door haar vast te stellen regels te combineren met de harmonisatie en actualisering van de diverse scheepvaartreglementen in het Scheldegebied. Hiertoe is het overleg met de federale overheid reeds opgestart, wat moet leiden tot een met de Nederlandse overheid af te stemmen plan van aanpak.

Loodsgeldtarieven

Het is de bedoeling om kostendekkende loodsgeldtarieven in te voeren, waarbij uiteraard het beheersen van de kosten van de loodsdienst een prioritair streven is. De kostendekkende tarieven zullen gebaseerd zijn op een nieuwe en transparante tariefstructuur. De belangrijkste uitgangspunten van die nieuwe structuur zijn als volgt:

- differentiatie van de effectieve kosten per traject;
- de tarieven zijn gemakkelijk op voorhand te berekenen door de klant;
- de parameter is niet langer de reële diepgang maar de eerlijkere parameter blokmaat (lengte x breedte x zomerdiepgang);
- draagkracht volgens grootte en type schip;
- berekeningsbasis die aansluit op de evolutie in de scheepvaart.

Met de havensector is reeds overeenstemming over de nieuwe loodsgeldtariefstructuur bereikt. De invoering is gepland in 2008.

In het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland rond de ont koppeling van de loodsgeldtarieven was voor 2007 een overgangperiode voorzien. Aangezien de Scheldeverdragen pas ten vroegste einde 2007 geratificeerd worden, heeft men in 2007 de overgangperiode niet toegepast, maar bleven de loodsgeldtarieven vastgelegd in onderling overleg tussen Nederland en Vlaanderen.

Indien de vier Scheldeverdragen in 2007 geratificeerd worden, zal in 2008 uitvoering gegeven worden aan de ont koppeling van de loodsgeldtarieven.

Scheepvaartbegeleidingsdecreet

Op 31 mei 2006 werk het “decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”, beter gekend als het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, aangenomen door het Vlaams Parlement.

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet zet de richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart om en trekt de richtlijn 93/75/EEG in. Ook beoogt het scheepvaartbegeleidingsdecreet de invoering van de ketenbenadering, door het geïntegreerd organiseren van het scheepvaartbegeleidingssysteem en de scheepvaartactoren zodat er een optimalisering van de scheepsreis ontstaat, en de verdere verbetering van de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart.

Alternatief beloadingsconcept en vernieuwing beloadingsmiddelen

Wat betreft het uitwerken van een alternatief beloadingsconcept werden de onderhandelingen herstart in 2007. Deze hebben meer tijd in beslag genomen dan voorzien, zodat de toewijzing van de opdracht pas begin 2008 aan de Vlaamse Regering zal kunnen voorgelegd worden. In juni en juli 2007 werden de onderhandelingen met de twee resterende kandidaten verder gezet. Er wordt nu gewacht op de meest gunstige offerte, die in het derde kwartaal zal geleverd worden.

Samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten

Tussen de beide loodsdiensten zijn de besprekingen om de operationele samenwerking in samenwerkingsovereenkomsten te verwerken, nagenoeg afgerond. Deze overeenkomsten zijn vereist om de nodige operationeel-financiële afspraken vast te leggen ten aanzien van de inzet van de nieuwe beloadingsmiddelen. De ontwerp-overeenkomsten zullen binnenkort met de havensector en de personeelsorganisaties van de beide loodsdiensten besproken worden. De nog door de Vlaamse Regering goed te keuren overeenkomsten zullen op 1 januari 2009 in werking treden. De overeenkomsten houden rekening met de belangen van de Vlaamse en Nederlandse overheid, de havensector en de beide loodsdiensten. Daarmee zal de toepassing van de overeenkomsten leiden tot een win-win situatie voor alle betrokken partijen.

Vernieuwing en verbetering van de Vlaamse vloot

Realisaties 2007 en te realiseren in 2007

In uitvoering van de intentieverklaring die afgesloten werd tussen het Vlaamse Gewest en de federale overheid op 15 februari 2005 werd volop gewerkt aan de functionele/operationele eisen voor het multifunctionele vaartuig. Naast de basisopdracht van de vaarwegmarkering zal het vaartuig fungeren als stationssleepboot en pollutie op zee voorkomen en bestrijden. De schaalvergroting door het samenbrengen van meerdere functies in één vaartuig, staat garant voor kostenbesparend werken. Tijdens de complexe voorbereidende studie is de meerwaarde voor een PPS-constructie voor dit project duidelijk aangetoond. De externe consultancy voor dit project werd opgeleverd in mei 2007.

De sterk verouderde vloot vaartuigen onder beheer van de Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) Vloot was dringend aan vernieuwing toe. Daarom is een investeringsplan Vloot 2005-2009 opgesteld met het oog op het verzekeren van een kwaliteitsvolle dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs. De uitvoering van de prioriteiten vastgelegd in het investeringsplan was een absolute vereiste om te verzekeren dat de DAB Vloot aan haar wettelijk vastgelegde dienstverlening kan voldoen en ook tegemoet kan komen aan de functionele eisen en nieuwe evoluties. Inmiddels zijn al een aantal nieuwe vaartuigen in dienst genomen:

- Nieuwe veerboot op het Kanaal Gent-Terneuzen (Lieven Bauwens);
- Twee nieuwe reddingsboten aan de kust;
- Nieuwe veerboot op de Schelde – veerdienst Bazel-Hemiksem;
- Nieuw politievaartuig SPN09.

Op 01 september 2007 werden nog twee nieuwe politievaartuigen opgeleverd.

In juni 2007 werd de bouw van drie nieuwe veerboten, die zullen ingezet worden te Oostende en Nieuwpoort, gegund. De oplevering van de eerste veerboot is voorzien eind 2007, de andere 2 veerboten worden opgeleverd in het voorjaar van 2008. Dit is een project dat uitgewerkt wordt in nauw overleg met de afdeling Kust die de walinfrastructuur voorziet. In 2007 werd tevens een RIB voor de zeevisserijcontrole en een nieuw vaartuig ten behoeve van de hydrografische activiteiten in gebruik genomen.

Te realiseren in 2008

Afhankelijk van de besprekingen met de federale overheid zal in de loop van 2008 gestart worden met de bouw van het multifunctionele vaartuig. De verdere uitwerking van dit project is afhankelijk van de vorming van de nieuwe federale regering en het scheppen van duidelijkheid rond de mogelijkheid tot contractuele samenwerking tussen de federale en Vlaamse overheid rond de bouw van een dergelijk type vaartuig.

C. Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC)

Realisaties 2007

Het MRCC is opgeleverd per 1 juni 2006. Het nieuwe MRCC is vanaf die datum operationeel. Ondertussen wordt de laatste hand gelegd aan de softwareontwikkeling voor koppeling van het MRCC met SafeSeaNet (Europees maritiem informatienetwerk) en het Centraal Broker Systeem (regionaal maritiem informatienetwerk). Het MRCC is als National Competent Authority officieel op het SafeSeaNet netwerk van European Maritime Safety Agency (EMSA) aangesloten. Dit is van groot belang bij de afhandeling van calamiteiten waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Daarom zijn de procedures van het MRCC uitgetekend in processen en flowcharts en dit in overleg met de partners binnen het Overlegorgaan Kustwacht. Deze procedures zijn elektronisch beschikbaar in het MRCC.

Te realiseren in 2008

De verdere uitbouw van de functionaliteiten van het MRCC krijgt nu de volle aandacht:

- De samenwerking in de Kustwachtcentrale wordt voorbereid. Bilaterale contacten met o.a. het federale MIK (Maritieme Informatie Kruispunt in Zeebrugge) en 40SmdSAR van de Luchtmacht te Koksijde worden gemaakt, conform en volgend op de afspraken van het Beleidsorgaan Kustwacht.
- De portaalsite van het MRCC wordt verder uitgebreid als MRCC portaalsite naar de operationele Kustwachtpartners en binnen Maritieme Dienstverlening & Kust. Extra informatie wordt toegevoegd, inclusief de informatie van CBS en SafeSeaNet, en inclusief alle MRCC procedures.
- Voorbereidingen worden getroffen om het MRCC te voorzien van videoconferencing en koppeling op het ASTRID-radionetwerk voor hulpdiensten.

Concreet houden deze acties een aanpassing in van het VHF-radiocommunicatiesysteem, het radarsysteem, het MRCC-netwerk en aanpassingen aan wind en getijmetingen.

D. Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische Zee- en Scheldekaarten en elektronische peilplannen

Realisaties 2007

Het in 2006 opgestarte project ter optimalisering van het productieproces is gefinaliseerd. De eerste cartografen zijn aangeworven en in volle opleiding.

Te realiseren in 2008

De werkplatformen voor de aanmaak van elektronische kaarten en peilplannen worden verder uitgebouwd zowel in Oostende voor de kustzone als in Antwerpen voor de Schelde. Hiertoe worden een 6-tal werkstations ingericht en bemand met specifiek daartoe opgeleide cartografen. Op die wijze moet het tijdsverloop tussen de hydrografische lodingen en de aanmaak en de ter beschikkingstelling van elektronische kaarten en peilplannen verder gereduceerd worden tot maximaal 7 dagen.

E. Het behoud van de maritieme kennis in Vlaanderen veilig stellen door het promoten van maritieme en logistieke opleidingen

Realisaties 2007

In samenwerking met de private sector werd het project “Areyouwaterproof” gerealiseerd. Gedurende de zomermaanden trok een promoteteam rond op maritieme en andere massa-evenementen om het maritieme beroep te promoten.

Er werden eveneens voorbereidingen getroffen voor de aanmaak van een lessenkoffer gericht op 10-tot 14-jarigen, in het bijzonder op potentiële geïnteresseerden in het beroep van scheepswerktuigkundige.

Voorts werden tal van PR-activiteiten (deelname aan opendeurdagen en andere evenementen) verzorgd, waarbij het imago van het maritieme beroep in een positief daglicht werd gesteld. Samenwerking met de opleidingsinstellingen gebeurt daarnaast ook door o.a. het aanbieden van stageplaatsen.

Te realiseren in 2008

In de volgende periode zullen ook de niet-varende beroepen onder de aandacht gebracht worden (VTS-operatoren of verkeersleiders bijvoorbeeld). Om daarbij finaal het aanbod beter af te stemmen op de vraag, zal contact opgenomen worden met verschillende onderwijsinstellingen en onderling afgestemd worden.

1.1.3. Operationele doelstelling 3: We zorgen voor verbeterde hinterlandontsluiting en een modale verschuiving aan landzijde

Niet alleen de toegankelijkheid aan zeezijde, maar ook de ontsluiting van de havens aan landzijde zowel over de weg, het water als het spoor, krijgt de nodige aandacht. In het kader van het programma Flanders Port Area worden actiepunten met betrekking tot een gemeenschappelijke achterlandstrategie uitgewerkt. Deze gaan in de richting van het afstemmen van marktprospectie en watergebonden grondbeleid op de binnenwateren met die in de havens. Er zijn acties in maatregelen in uitwerking die betrekking hebben op het Vlaamse achterland enerzijds en op het Europese achterland anderzijds.

Daarnaast wordt verder gewerkt aan concrete projecten ter ontsluiting van de Vlaamse zeehavens. Het gaat hier onder meer over:

- de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via estuaire vaart;
- het Seine-Scheldeproject;
- de ontsluiting van de kusthavens via binnenvaart (Seine-Schelde West);
- de Liefkenshoekspoorverbinding in de haven van Antwerpen;
- voor de haven van Zeebrugge: de aanpassing van het vormingsstation Zwankendamme, de Bocht Ter Doest,...
- ontsluiting van de havens per weg, zoals de sluiting van de R4 rond Gent, aanpassingswerken aan de N31 en de N49, de Oosterweelverbinding op de ring rond Antwerpen,...

Deze projecten kunnen vanzelfsprekend meerdere doelstellingen invullen, dan louter ontsluiting van de zeehavens.

Voor deze projecten wordt verwezen naar de Beleidsbrief Openbare Werken 2008 van Vlaams minister Hilde Crevits, bevoegd voor de openbare werken (wegen, waterwegen,...).

Onderzoek en pilootprojecten gerelateerd aan hinterlandontsluiting

Realisaties 2007

Midden 2007 werd de studie "Onderzoek naar de optimalisering van de openingstijden van zeehaventerminals" afgerond. In deze studie werden de openingstijden van de voornaamste partijen in de logistieke keten onder de loep genomen en werd via een model bekeken in hoeverre het mogelijk was om deze openingstijden beter op elkaar af te stemmen en welke partij hiervan de baten en de kosten zou dragen.

Te realiseren in 2007-2008

De conclusies en aanbevelingen van deze studie zullen eind 2007 en begin 2008 getest worden in een tweetal pilootprojecten om de realiseerbaarheid op het terrein na te gaan. Studie en pilootprojecten samen moeten de minister voldoende materiaal verschaffen om gefundeerde beleidsbeslissingen te kunnen nemen over het optimaliseren van de logistieke keten.

1.1.4. Operationele doelstelling 4: We ronden de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid en de strategische planprocessen af

Afwerking opmaak strategische plannen en start implementatie

Realisaties 2007

De opmaak van de strategische plannen voor de havens van Gent, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen is afgerond. Voor de haven van Gent is aansluitend een adviesronde doorlopen met de bedoeling het lokale draagvlak te vergroten. Medio 2007 heeft deze adviesronde aanleiding gegeven tot het definitief strategisch plan voor de Gentse Kanaalzone.

In de loop van 2007 is overleg gepleegd met betrekking tot het opzetten van een structuur voor de implementatie van de strategische plannen en de uitvoering van de actiepunten in de verschillende strategische plannen. De gouverneurs zullen hierbij een belangrijke rol vervullen, in het bijzonder voor wat betreft het behoud van een breed maatschappelijk draagvlak bij de implementatie. Maximaal zal hierbij uitgegaan worden van de bestaande overlegfora bij opmaak van de strategische plannen.

Te realiseren in 2008

In de loop van 2008 zal verder werk worden gemaakt van de implementatie van de strategische plannen en de uitvoering van de actiepunten in de verschillende strategische plannen. Er zal een prioritering van de acties bepaald worden, en dit zowel van de acties op lokaal, provinciaal of regionaal niveau zodat spoedig tot implementatie kan overgegaan worden. Concrete afspraken zullen worden gemaakt met de gouverneurs van de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen met betrekking tot de geschikte overlegfora voor opvolging van de strategische plannen zowel als met betrekking tot de ondersteuning vanuit het Vlaams Gewest.

AfbakeningsGRUP's voor zeehavengebieden

Realisaties 2007

In de loop van 2007 werd in overleg met diverse betrokken actoren een ontwerp van principieel programma voor het afbakeningsGRUP voor de haven van Oostende opgemaakt. Dit principieel programma zal nog in 2007 ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Na deze goedkeuring kan dan gewerkt worden aan een voorontwerp van Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Voor de haven van Zeebrugge is het principieel programma voor het afbakeningsGRUP reeds goedgekeurd. Op basis van dit principieel programma wordt in de loop van 2007 gewerkt aan een voorontwerp van Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Het voorontwerp is uitgetekend, maar er kan pas met het vervolg van de procedure worden gestart nadat alle onderbouwende elementen uit MER-studies hierin verwerkt zijn. Na de afwerking van het voorontwerp zal in samenspraak met het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening verder initiatief worden genomen met het oog op de uiteindelijke goedkeuring van een Gewestelijke Ruimtelijk Uitvoeringsplan door de Vlaamse Regering. De bespreking van het voorontwerp op een plenaire vergadering zal hierin de eerstvolgende stap vormen.

Voor de haven van Antwerpen is de opmaak van het planMER voor de haven van Antwerpen lopende. De resultaten van het planMER voor de haven van Antwerpen worden verwacht tegen eind 2007 en zullen ook dienstig zijn voor de opmaak van het afbakeningsGRUP voor de haven. Ook de werkzaamheden voor de opmaak van een principieel programma van afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen zijn in de loop van 2007 reeds opgestart.

1.1.5. Operationele doelstelling 5: We herzien het huidige Havendecreet waar nodig en verduidelijken de toepassing ervan

Aanpassing Havendecreet korte termijn-Gemeentedecreet

Realisaties 2007

In 2007 werd een ontwerp van decreet tot wijziging van het Havendecreet door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het ontwerp beoogt ten eerste de invoering van een specifieke organieke regeling voor autonome gemeentelijke havenbedrijven gebaseerd op de relevante bepalingen van de wet Erdman en het nieuwe Gemeentedecreet. Het is in de eerste plaats de bedoeling om de beperkingen op het vlak van participaties, die uit de wet Erdman voortvloeiden, te schrappen en in overeenstemming te brengen met het Gemeentedecreet. Verder wordt in het kader van gelijke werkingsvoorwaarden en deugdelijk bestuur voorzien in de verplichting om over een directiecomité te beschikken, een analytische boekhouding te voeren en gebruik te maken van een dienst interne audit. Ook de procedure van administratief toezicht wordt verduidelijkt. Tenslotte worden enkele dode of uitgevoerde bepalingen, bijvoorbeeld de bepaling over oprichting van de concertatiecommissie, uit het Havendecreet geschrapt.

In de loop van 2007 worden nog de nodige stappen gezet voor de indiening van het ontwerp van decreet bij het Vlaams Parlement.

1.1.6. Operationele doelstelling 6: We streven naar een betere afstemming tussen Vlaamse en federale regelgeving

Samenwerking inzake EU regelgeving

In de onderhandelingsfase van regelgevingvoorstellen van de EU, wordt er sterk met de federale overheid samengewerkt. Overlegvergaderingen vinden in eerste instantie plaats ter voorbereiding van de Raadswerkgroepen, het CoRePer of de Raden. Het gaat hierbij om het, in onderling overleg, opstellen van een Belgisch standpunt dat naar de EU kan worden uitgedragen, op basis van de Europese agenda.

Voor het omzetten van een richtlijn is er eveneens een ad hoc overleg. Enerzijds naar aanleiding van te verstrekken adviezen voor omzetting die enkel federale bevoegdheden betrekken inzake transport, anderzijds naar aanleiding van het voorleggen en toelichten van ontwerpen van regelgeving die gemengde bevoegdheden of louter gewestelijke bevoegdheden betreffen. Dit om te voorkomen dat er hiaten of tegenstrijdigheden tussen federale en gewestelijke regelgeving plaatsvinden.

Als voorbeelden hiervan kunnen de omzetting van de "Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad" en de "Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap" worden aangehaald. In beide gevallen wordt er nauw samengewerkt met de federale overheid om de omzetting te bewerkstelligen.

In eerste instantie door in onderling overleg een bevoegdheidsverdelende tabel op te stellen, een tabel waar artikel per artikel wordt bepaald wie, op basis van de bevoegdheidsverdeling, de omzetting van een bepaald artikel of onderdeel voor zijn rekening dient te nemen. In tweede instantie door tijdens het verdere verloop van de omzetting op regelmatige tijdstippen terug te koppelen, om overlappingsen met en tegenstrijdige bepalingen tussen federale en gewestelijke bepalingen te voorkomen.

Samenwerking inzake de International Maritime Organisation (IMO) en het verdrag wijzigingen uitvoeringsbesluiten Scheldereglementen

Realisaties 2007

In 2007 zijn afspraken gemaakt tussen de Vlaamse en federale overheid met het oog op de vertegenwoordiging van België in de International Maritime Organisation (IMO). Vlaanderen heeft aangegeven welke thema's, die aan bod komen binnen de organisatie, belangrijk zijn voor het Vlaamse beleid inzake scheepvaart. Voor deze thema's wordt voortaan steeds voorafgaand overleg gepleegd om te komen tot een gezamenlijk Belgisch standpunt. Er werd ook een taakverdeling uitgewerkt tussen de Vlaamse en federale overheid over wie België als geheel vertegenwoordigt op de vergaderingen.

Vlaanderen heeft het initiatief genomen om samen met de federale overheid een oefening te starten waarbij het wil zorgen dat de scheepvaartreglementering actueel en aangepast blijft aan de meest recente internationale afspraken (IMO) en Europese regelgeving. Hierbij wordt aandacht besteed aan de gebruiksvriendelijkheid van de reglementen. Aangezien de scheepvaartreglementering deels onder de Vlaamse en deels onder de federale bevoegdheid valt, is onderling overleg noodzakelijk.

Voor de reglementen die betrekking hebben op waterlopen die zowel in Vlaanderen als Nederland liggen, wordt dit overleg uitgebreid met Nederland.

Te realiseren in 2008

In 2008 zullen er voorstellen gemaakt worden voor de actualisering en rationalisering van de scheepvaartreglementering die betrekking heeft op het Kanaal Gent-Terneuzen en de Schelde. Dit gebeurt in nauw overleg met de federale overheid en met Nederland.

Het overleg met Nederland met het oog op de uitbouw van gemeenschappelijke reglementering zal vanaf 2008 verder geïntensifieerd worden. Hierover zijn de nodige afspraken gemaakt tussen Vlaanderen en Nederland in het Verdrag met betrekking tot het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van 21 december 2005.

1.1.7. Operationele doelstelling 7: We streven naar een betere afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen met impact op het havenbeleid

Ambtelijk overleg Maritiem – Marien

Realisaties 2007

Het ambtelijke overleg Marien – Maritiem werd in de loop van 2007 verder gezet. Het overleg wordt georganiseerd door de afdeling Internationaal Milieubeleid samen met de afdeling Algemeen Beleid en de afdeling Haven- en Waterbeleid. Ook de visserijsector is bij deze besprekingen betrokken. De agenda wordt bepaald door de lopende internationale en Europese dossiers die zowel op de mariene als de maritieme sector van invloed zijn.

Te realiseren in 2008

Het ambtelijk overleg Marien-Maritiem wordt verder gezet met de bedoeling verder te werken aan gezamenlijke, domeinoverschrijdende Vlaamse standpunten en om afspraken te maken rond de vertegenwoordiging van Vlaanderen in intern-Belgische overlegstructuren die de Belgische standpunten naar Europese en internationale fora voorbereiden. Het blijft verder een platform voor informatie-uitwisseling rond dossiers waarin de milieusector de scheepvaartsector beïnvloedt, en omgekeerd.

Samenwerking met beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie inzake emissie en fijn stof

Realisaties 2007

In 2007 ging de studie "Analyse van implicaties voor Vlaanderen van beleidsmaatregelen voor de internationale scheepvaart inzake klimaat en verzuring" (Implivaart) van start onder leiding van de Dienst Lucht en Klimaat. Deze studie vormt het kader voor het overleg met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie rond maatregelen om emissies van de scheepvaart te reduceren. Bij dat overleg wordt de volledige maritieme sector betrokken.

Te realiseren in 2008

Het overleg met de Dienst Lucht rond maatregelen om emissies uit de scheepvaartsector te reduceren wordt verder gezet. Dit zal gebeuren op basis van de resultaten van de studie Implivaart en ander wetenschappelijk onderzoek en maatregelen die worden voorgesteld op andere (internationale) fora.

Task Force Westerschelde / Task Force Kanaalzone Gent-Terneuzen

Realisaties

Om de procedures en besluitvorming van de grote projecten rond het Schelde-estuarium langs Vlaamse zijde vlot te laten lopen, wordt er een systematisch overleg georganiseerd tussen vertegenwoordigers van de diverse Vlaamse en provinciale diensten en de havenbedrijven. Ze bewaken het afgesproken tijdpad, nemen preventieve maatregelen indien er zich vertragingen, tekortkomingen in de procedures dreigen te ontstaan, zoeken samen oplossingen voor problemen die kunnen opduiken in de procedures. De Task Force Westerschelde bewaakt eveneens de samenhang tussen de diverse projecten in de Westerschelde. De Task Force KGT volgt de vorderingen binnen het grensoverschrijdend onderzoek om te komen tot een toekomstvisie rond de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Dank zij dit overleg hebben de diverse diensten ten alle tijde zicht op de vorderingen en kunnen zij daar vanuit hun opdrachten op het juiste ogenblik op inspelen.

Te realiseren in 2008

De Task Force Westerschelde en de Task Force KGT zetten hun werkzaamheden verder tot de procedures van de diverse projecten afgerond zijn en de projecten definitief in uitvoering zijn.

Samenwerking in de planprocessen met betrekking tot de Vlaamse zeehavens

In 2007 is veel aandacht besteed aan overleg en afstemming tussen alle beleidsdomeinen die betrokken zijn bij planprocessen in de Vlaamse zeehavens. Alle relevante beleidsdomeinen worden nauw betrokken bij de lopende studie naar de milieueffecten van het strategisch plan voor de haven van Antwerpen. Verder werd ook gestreefd naar optimale samenwerking tussen alle beleidsdomeinen bij de voorbereidende werkzaamheden voor de opmaak van Gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen voor de havens van Oostende, Zeebrugge en Antwerpen.

1.1.8. Operationele doelstelling 8: We streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures

Overleg over het Subsidiebesluit Haveninfrastructuur

Realisaties en te realiseren in 2007

Een nieuw subsidiebesluit betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering van havenbedrijven, evenals betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages wordt eind 2007 goedgekeurd. De verdere uitwerking van dit besluit zal gebeuren in een omzendbrief waarin de modaliteiten voor de toepassing van een standaardmethodiek MKBA worden uiteengezet. Deze omzendbrief is eveneens voorzien voor 2007 en steunt op de bevindingen van het onderzoek rond een standaardmethodiek voor de opmaak van een MKBA dat begin 2007 werd afgerond.

Aan een nieuw subsidiebesluit inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu wordt in 2007 verder gewerkt. Dit subsidiebesluit kadert in de uitvoering van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet. In het nieuwe subsidiebesluit wordt ook de mogelijkheid tot subsidiëring van VTS-infrastructuur voorzien.

In beide besluiten wordt rekening gehouden met de huidige standaarden inzake transparantie en afbouw van administratieve lasten.

Te realiseren in 2008

Goedkeuring van het nieuwe subsidiebesluit ter uitvoering van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

1.1.9. Operationele doelstelling 9: We stimuleren en faciliteren permanent overleg met Nederland voor de noodzakelijke ingrepen in het Schelde-estuarium

Technische Schelde Commissie / Kanaal Gent-Terneuzen / Proses2010

Realisaties 2007

Het Verdrag tussen Nederland en Vlaanderen dat het beleid en beheer in het Schelde-estuarium vastlegt, wil de langdurige, goede samenwerking in de Technische Scheldecommissie (TSC) bestendigen en verder ontwikkelen door de oprichting van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. Deze Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie krijgt door dit Verdrag een belangrijke rol in het gezamenlijke beleid en beheer van het Schelde-estuarium.

De Commissie omvat een Politiek College, dat het gemeenschappelijke beleid bepaalt en ter zake besluiten neemt; een Ambtelijk college voor de administratieve coördinatie en een Uitvoerend Secretariaat, dat beide colleges organisatorisch en administratief zal ondersteunen. Het voert de taken uit die door beide Colleges worden opgedragen. In 2007 is de oprichting van het Uitvoerend Secretariaat in 2008 voorbereid.

In afwachting van de ratificatie van de Scheldeverdragen en het moment dat de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie geïnstalleerd wordt, worden de grensoverschrijdende afspraken gemaakt via overleg tussen de Vlaamse en Nederlandse bewindslieden en via de Technische Schelde Commissie, die vandaag de grensoverschrijdende administratieve coördinatie van de werkzaamheden in het Schelde-estuarium op zich neemt.

Het is eveneens zo dat de diverse projecten van de Ontwikkelingsschets 2010 uitgewerkt worden in een zeer intense grensoverschrijdende samenwerking. Hiervoor is er een structuur actief onder de naam ProSes2010 die de diverse projecten administratief begeleidt en de samenhang van het gehele project Ontwikkelingsschets 2010 ondersteunt. Dezelfde grensoverschrijdende projectwerking is er in de vorm van KGT2008. Dit Vlaams-Nederlands projectteam zorgt voor de opvolging van het grensoverschrijdend onderzoek rond de toekomstvisie voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen.

Te realiseren in 2008

Begin 2008, na afronding van de ratificatieprocedures in beide landen, zullen het Politieke College en het Ambtelijke College van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie geïnstalleerd worden en zal het Uitvoerend Secretariaat zijn taken opnemen. Op deze wijze wordt de Vlaams-Nederlandse samenwerking rond de Schelgedossiers bestendigd.

1.1.10. Operationele doelstelling 10: We kiezen voor een meer gestroomlijnde aanpak bij toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn

Realisaties 2007

De planning van de verschillende havenprojecten verloopt op een geïntegreerde manier waarbij rekening wordt gehouden met de verschillende sectoren. Milieu- en natuurbehoud vormt hierbij een belangrijk onderdeel. Voor de havens van Zeebrugge en Antwerpen betekent dit meer concreet dat ook rekening dient gehouden te worden met de speciale beschermingszones die overlappen met de uitbreidingsperimeter van de haven, voor de haven van Oostende gaat het over de aanpassing van de haventoeegang. In de haven van Gent zijn nog geen zones aangeduid als speciale beschermingszone, maar grote delen staan bekend als "important bird area".

Te realiseren 2008

De planning en uitvoering van de verschillende havenprojecten worden gerealiseerd op een geïntegreerde manier. Ook in 2008 wordt het overleg tussen de verschillende beleidsdomeinen verder gezet om de wederzijdse beïnvloeding van haven en speciale beschermingszone zo klein mogelijk te houden. Hierbij wordt ook verder gewerkt aan de compensatie van onvermijdbare negatieve effecten die optreden bij het uitbreiden van de havens.

1.1.11. Operationele doelstelling 11: We voorzien een centrale rol voor de havens bij exportpromotie en het aantrekken van buitenlandse investeringen

In het kader van het programma Flanders Port Area worden actiepunten uitgewerkt met betrekking tot het export- en promotiebeleid. Er wordt onderzocht hoe bij promotieactiviteiten van Vlaanderen in het buitenland de havens meer en beter kunnen belicht worden, waarna ook teksten en promotiemateriaal zal worden ter beschikking gesteld van de verschillende organisaties die actief zijn inzake export- en promotiebeleid.

Er zullen initiatieven genomen worden die afstemming moeten realiseren tussen de verschillende instanties die op export- en promotiebeleid gericht zijn, zodat deze meer en beter ondersteunend en faciliterend zijn naar de havens toe. Dit zal uiteraard ook de efficiëntie ten goede komen.

De havens zullen in hun commerciële activiteiten en zendingen ook meer oog hebben voor Flanders Port Area als geheel en naar hun collega's Vlaamse havens toe bepaalde gedragsregels respecteren.

1.1.12. Operationele doelstelling 12: We streven naar een betere opvolging van Europese dossiers en internationale organisaties

Maritieme Snelwegen - North Sea Motorways of the Sea Task Force

Realisaties 2007

In 2007 zijn de werkzaamheden van de North Sea Motorways of the Sea Task Force, opgericht in oktober 2006, op kruissnelheid gekomen. De Task Force heeft zich voornamelijk toegelegd op het uitschrijven en publiceren van een gezamenlijke oproep tot indienen van projectvoorstellen rond Motorways of the Sea (MoS).

Deze oproep kadert in een Europese projectoproep met mogelijkheden tot cofinanciering die in december 2007 gepubliceerd wordt.

Te realiseren in 2008

In 2008 zal de Task Force de eventuele geselecteerde Mos-projecten verder begeleiden in de Europese procedures.

De Task Force zal in 2008 opnieuw een gezamenlijke projectoproep publiceren. Verder zal ook nog onderzocht worden welke bijkomende maatregelen kunnen genomen worden (op niveau van de lidstaten of gezamenlijk) om de ontwikkeling van Motorways of the Sea te bevorderen.

Hertekening proces Europese dossiers

De processen die worden gevolgd tijdens het voortraject van een voorstel, de onderhandelingen in de Raadswerkgroepen en het latere omzetten van een richtlijn, worden momenteel in een werkgroep nauwkeurig uitgetekend.

Bedoeling is om een duidelijk overzicht te krijgen van de verschillende stappen die een dossier dient te doorlopen, waar er zich knelpunten situeren en hoe deze kunnen worden opgelost, wie de aanspreekpunten zijn, wie dient te worden geconsulteerd, ... Hierdoor zal de samenwerking vlotter moeten verlopen.

Focal Points Short Sea-Shipping

Realisaties 2007

Jaarlijks komen de Short-Sea Shipping Focal Points (aanspreekpunten binnen de administratie voor alle kustvaartdossiers) enkele malen bijeen om alle lopende initiatieven en beleidsmaatregelen binnen dit vakgebied te bespreken en gezamenlijk naar oplossingen te zoeken voor grensoverschrijdende problemen. Om een doorbraak te realiseren in het oplossen van de resterende knelpunten in de European Bottleneck Exercise for Short-Sea Shipping, heeft Vlaanderen voorgesteld om voortaan ook mensen van de Europese Douane – DG TAXUD – te betrekken bij deze oefening. Dit voorstel werd positief onthaald door de Europese Commissie.

Te realiseren in 2008

Door de deelname van vertegenwoordigers van DG TAXUD aan de bijeenkomsten van de Focal Points Short-Sea Shipping, kan verwacht worden dat in 2008 verdere stappen kunnen gezet worden in het oplossen van enkele belangrijke knelpunten die de groei van Short-Sea Shipping als milieuvriendelijke transportmodus in de weg staan.

Toekomstig Europees Havenbeleid

Eind mei 2006 is de Europese Commissie van start gegaan met een informele consultatieprocedure bij diverse belangengroepen in Europa met het oog op het uittekenen van een toekomstig Europees havenbeleid. Deze procedure heeft een volledig jaar in beslag genomen en werd afgerond in juni 2007. Dit proces werd actief opgevolgd in samenspraak met de federale overheid en alle andere Vlaamse belanghebbende partijen. De verwachtingen zijn dat de Europese Commissie in het najaar van 2007 naar buiten zal komen met de eerste resultaten en initiatieven die voortvloeien uit deze informele consultatieprocedure. Ook in 2008 zullen de verdere ontwikkelingen en initiatieven van de Europese Commissie op dit vlak nauwgezet worden opgevolgd.

1.1.13. Operationele doelstelling 13: We ontwikkelen aangepaste procedures voor het evalueren van strategische investeringsprojecten in haveninfrastructuur

Standaardmethodiek MKBA

Realisaties 2007

Eind 2006 werd de studie voor opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor socio-economische verantwoording van haveninfrastructuurprojecten afgerond. In de loop van 2007 werd een ontwerp van omzendbrief met betrekking tot de modaliteiten voor de opmaak van MKBA voor haveninfrastructuurprojecten opgemaakt en voor advies aan de Vlaamse Havencommissie voorgelegd. Na voormeld advies zal de omzendbrief formeel van kracht worden.

Voor twee concrete investeringsprojecten in de Vlaamse zeehavens wordt de standaardmethodiek MKBA al toegepast: het project Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) in Zeebrugge en het project tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven in Antwerpen. Voor beide projecten wordt de standaardmethodiek MKBA maximaal toegepast en dit als invulling van het beleidsvoornemen tot de ontwikkeling van een rationeel investeringsbeleid in de Vlaamse zeehavens.

Te realiseren in 2008

Het ontwerp van omzendbrief met betrekking tot de modaliteiten voor de opmaak van MKBA voor haveninfrastructuurprojecten is voor advies aan de Vlaamse Havencommissie voorgelegd. Na voormeld advies zal de omzendbrief standaardmethodiek MKBA formeel van kracht worden.

Een MKBA volgens de standaardmethodiek zal dan gelden als één van de voorwaarden voor subsidiering door het Vlaams Gewest. Ook voor de eigen haveninfrastructuurprojecten van het Vlaams Gewest zal de standaardmethodiek MKBA worden toegepast.

Risicomanagement

Het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten legt het gebruik van "een systeem van risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten" op. Hieronder wordt verstaan het introduceren en het toepassen van risicomanagement op grote infrastructuurprojecten, waarvan risicoinschatting, risicobeheersing en risicomonitoring vaste onderdelen zijn.

Voor een reeks projecten werd risicomanagement reeds opgestart, bijvoorbeeld:

- de nieuwe Scheldeverdieping;
- het Zwin-project;
- het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan.

In de toekomst zal m.b.t. grote infrastructuurprojecten met alternatieve financiering aan de hand van deze sjablonen gerapporteerd worden in het kader van hoger vermeld decreet, m.n. jaarlijks en dit vóór 30 april.

1.1.14. Operationele doelstelling 14: We streven naar meer overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten

Op 16 februari 2007 werd de Strategische visienota voor de Vlaamse zeehavens (Flanders Port Area: een strategisch actieprogramma voor de Vlaamse zeehavens) in een mededeling aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

In deze strategische visienota werden aantal strategische beleidsthema's geïdentificeerd zoals o.m. een rationeel investeringsbeleid voor haveninfrastructuurprojecten. Met betrekking tot dit rationeel investeringsbeleid werd aangegeven dat het in het belang is van alle betrokkenen dat de Vlaamse overheid als een goede huisvader omgaat met de beschikbare investeringskredieten om maximaal budgetten vrij te maken voor innovatieve ontwikkelingen.

Binnen het Vlaams havenbeleid dient daartoe blijvend gewerkt te worden aan een rationeel investeringsbeleid voor haven(infrastructuur)projecten.

Dit rationele investeringsbeleid kan in verschillende projectfasen worden toegepast. In de programmeringsfase moet de opmaak binnen het Vlaams havenbeleid van een meerjarenprogrammatische voor projectmatige investeringen, die de beleidsdomeinen overschrijdt, resulteren in een economisch verantwoorde fasering van strategische investeringsprojecten. Dergelijke meerjarenprogrammatische moet toelaten dat havenautoriteiten en havengebruikers beter zicht krijgen op de randvoorwaarden voor hun eigen investeringsplanning.

Als bijlage bij de strategische visienota werd een meerjareninvesteringsprogrammatische voor de jaren 2006-2010 gevoegd. Het betreft een dynamisch gegeven waarbij de vermelde bedragen en timing voor 2007 en later louter indicatief zijn en waarbij de onzekerheid over de gegevens toeneemt in de tijd.

1.1.15. Operationele doelstelling 15: We zorgen voor een steviger maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse zeehavens

Realisaties 2007

In navolging van de rondetafel van 8 maart 2007 over het project Flanders Port Area werd in 2007 de Task Force Flanders Port Area opgericht. Op de startvergadering van deze Task Force werd het subthema Communicatie en Maatschappelijk Draagvlak geselecteerd als één van de vijf prioritaire thema's. De Vlaamse Havencommissie werd als projecttrekker voor dit subthema aangeduid.

De bedoeling is een actieplan op te stellen waarin het toegewezen subthema verder is uitgewerkt. Voor het thema Communicatie en Maatschappelijk draagvlak zullen de volgende actiepunten als eerste worden aangepakt:

1. de ontwikkeling van een gemeenschappelijke havenstrategie in samenspraak tussen de Vlaamse overheid, de havenautoriteiten en de havengemeenschappen;
2. de opmaak van een informatief basispakket voor beleidsverantwoordelijken over het maatschappelijk belang van de Vlaamse havens;
3. de organisatie van opleidingsdagen voor ambtenaren over beleidsdomeinoverschrijdende onderwerpen met betrekking tot het havenbeleid
4. de gezamenlijke organisatie van een Vlaamse Havenweek of van Vlaamse Havendagen en de verbetering van het imago van de havens bij jongeren en de socio-culturele sector;
5. het opstellen van een basistekst of een visienota en de publicatie van een informatieve website over Flanders Port Area.

Te realiseren in 2008

Verdere verfijning en uitvoering van het actieplan in het kader van Flanders Port Area met o.a.:

- de organisatie van Vlaamse havendagen (5 juli 2008);
- het uitwerken van een basistekst;
- het opmaken van een communicatiestrategie.

2. De kust: multifunctioneel benaderd

2.1. Geïntegreerd Kustzonebeheer

2.1.1. Algemeen

Het kustzonebeheer wordt op geïntegreerde wijze gevoerd waarbij duurzaam beheer, overleg met de betrokken sectoren en communicatie centraal staan.

Uitgangspunt voor wat de kustverdediging betreft is dat de verdediging tegen overstromingen inderdaad prioritair is, maar dat een balans dient nagestreefd te worden tussen zeewering en andere maatschappelijke functies van de kustzone zoals economie, natuur, cultuur en recreatie. Vanuit die geïntegreerde visie wordt ook aandacht besteed aan de uiteenlopende belangen van de vele gebruikers van de kustruimte.

Het beheer van de zeewering omvat in essentie het gedetailleerd opvolgen van de evolutie van de vooroever, de stranden en de zeewerende duinen, de regelmatige inspectie en het nauwgezet onderhoud van de zeeweringsinfrastructuur en het in stand houden en waar nodig verbeteren van de zeewering door de studie en uitvoering van zeeweringsmaatregelen.

Belangrijke uitgangsprincipes zijn hierbij een hoog veiligheidsniveau tegen overstroming, een veerkrachtige kust, d.w.z. een kust die in staat is de veranderingen te wijten aan klimaatverandering, extreme gebeurtenissen en occasionele menselijke impacten op te vangen en het behoud – en in de mate van het mogelijke – de verhoging van de biologische diversiteit.

Bij deze strategische aanpak van de zeewering wordt dus rekening gehouden met de verwachte gevolgen van de klimaatverandering, nl. een versnelde stijging van de zeespiegel en meer frequente en hevige stormen. Hierbij wordt het principe aangehouden van een kust die kan meegroeien met de zee, dus een kust die flexibiliteit vertoont ten aanzien van die klimaatverandering.

Er wordt daarom gekozen voor de zogenaamde zachte kustverdedigingsmaatregelen, waarvan de aanvoer van zand naar de stranden de voornaamste is. Nauwgezette opvolging van de zeewering laat toe die aanvoer op een gerichte wijze uit te voeren. Afhankelijk van de aan te voeren hoeveelheden zand kan die aanvoer met vrachtwagens (kleine hoeveelheden) of door een zandsuppletie (ook genoemd opspuiting – grote hoeveelheden) gebeuren. Nieuwe zeedijken worden al lang niet meer gebouwd omdat deze de natuurlijke dynamiek van een zandige kust verstoren.

Inzake geïntegreerd kustzonebeheer zijn bij mijn administratie nu 3 grote projecten lopende: het geïntegreerd kustveiligheidsplan, het OW (Openbare Werken)-plan voor de verbetering van de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende, en het Zwinproject. Te noteren valt dat het OW-plan en het Zwinproject opgenomen zijn op de lijst van de ‘grote infrastructuurprojecten’ waarover gerapporteerd wordt in uitvoering van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten.

Het geïntegreerde kustveiligheidsplan

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan heeft als doel een korte en lange termijn strategie uit te werken waarbij de beveiliging tegen overstroming van het kustgebied zo snel mogelijk overal op het niveau

van een superstorm (minstens 1000-jarige storm) wordt gebracht en waarbij ook maatregelen worden uitgewerkt om de impact van de globale klimaatverandering te ondervangen. De tijdshorizon van de langetermijnstrategie is 2050.

Dit veiligheidsplan moet prioritair als basis dienen voor het ontwikkelen en waarborgen van een zeer veilige kust in de toekomst. Om te komen tot een duurzame ontwikkeling van de kustzone wordt een evenwicht gezocht tussen de belangrijkste functies van de kustzone en wordt overleg gepleegd met de belangrijkste sectoren die aan de kust vertegenwoordigd zijn. Aan de communicatie over dit project wordt bijzondere aandacht besteed. Ook de buurlanden worden bij de uitwerking van het plan betrokken.

Op basis van het kustveiligheidsplan zullen prioriteiten worden vastgelegd en een meerjarenprogramma voor de wegwerking van overstromingsrisico's worden opgemaakt.

De opdracht zal begeleid worden door de nodige overlegorganen. Bijzondere aandacht gaat naar de betrokkenheid van alle belanghebbenden door het instellen van een klankbordgroep.

De studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan werd opgestart in 2006 en verwacht wordt dat deze in 2010 zal kunnen voltooid worden. De opstelling van het kustveiligheidsplan werd ook ingebed in 2 Europese projecten die betrekking hebben op de kustveiligheid: het Safecoast-project en Chain of Safety-project. De Vlaamse overheid is partner bij deze 2 projecten.

Het Safecoast-project onderzoekt de vraag "hoe onze Noordzeekust beheren in 2050?". Hierbij wordt gefocust op de gevolgen voor de veiligheid tegen overstroming van de globale klimaatverandering en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De resultaten van het geïntegreerd kustveiligheidsplan zullen als input dienen voor het Safecoast-project. Het Chain of Safety-project heeft als doel de samenwerking, uitwisseling van ervaring en wederzijdse bijstand tussen de Noordzee regio's te vergemakkelijken in geval van overstroming van de kustzone.

Het kustveiligheidsplan omvat concreet volgende onderdelen:

- een nieuwe vijfjarige toetsing van de kustveiligheid;
- de studie van de overstromingsrisico's langs de volledige kust;
- de uitwerking van technische oplossingen en een alternatievenonderzoek;
- een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA);
- uitwerking van plan-MER/project-MER's en van de passende beoordeling;
- een risicoanalyse van het project;
- onderzoek naar de juridische omkadering van het kustverdedigingsbeleid;
- de opstelling van een 'masterplan' voor de kustveiligheid;
- medewerking aan het Europese project Chain of Safety;
- een communicatieplan.

Een belangrijk onderdeel van de bescherming tegen overstroming is de stormvloedwaarschuwingsdienst die beheerd wordt door mijn administratie. Gevaarlijke ontwikkelingen op de Noordzee kunnen 48 uur vooraf door deze dienst voorspeld worden zodat de instanties die instaan voor de veiligheid van de kustbevolking op een georganiseerde manier kunnen ingrijpen.

In overleg met de stad Oostende is vroeger reeds een bijzonder stedelijk noodplan opgesteld dat bij overstromingsgevaar in werking treedt.

In het kader van het geïntegreerd kustveiligheidsplan zullen in het tweede studie-onderdeel ook kaarten met overstromingsrisico's worden opgesteld. Deze kaarten zullen basisinformatie verstrekken voor de opstelling door de provinciale overheid van noodplannen voor het ganse kustgebied. Voor de uitwerking van de noodplannen bij overstroming zal ook nauw samengewerkt met de partners in het Europese Chain of Safety project.

De uitvoering van de maatregelen die uit het kustveiligheidsplan zullen voortvloeien zal in de toekomst belangrijke investeringen in zandsuppleties vergen. De hoeveelheden zand die nodig zijn voor de kustverdediging zal immers in belangrijke mate stijgen.

Daarom zal onderzocht worden of er voor de realisatie van het kustveiligheidsplan en meer bepaald de uitvoering van die zandsuppleties meer marktgerichte mechanismen (PPS) dan jaarlijkse aanbestedingen mogelijk zijn.

Belangrijke overwegingen zijn hierbij de mogelijkheid om snel en gericht in te spelen op veranderende noden aan zand (deze kunnen immers langs de Vlaamse kust snel in de tijd veranderen door het optreden van stormen) en de beschikbaarheid van materieel in geval van noodsituaties.

Het OW-plan voor de verbetering van de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende

Dit plan is er gekomen uit de noodzaak om Oostende-centrum tegen overstroming te beveiligen, de haven van Oostende toegankelijk te maken voor alle typeschepen (jumbo-ferries, cargo- en cruiseschepen) tot een lengte van 200 m en de havenuitbouw en de zeekering op een geïntegreerde wijze aan te pakken.

Het geïntegreerde OW-plan voor Oostende omvat 6 deelprojecten:

- Kustverdediging Oostende-centrum;
- Renovatie van de Albert I promenade en het Zeeheldenplein;
- Geïntegreerd Kustzonebeheer voor de Oosteroever;
- Natuurcompenserende maatregelen;
- Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming langs de haven;
- Verbetering van de haventoeegang te Oostende.

De realisatie van dit project vereist de uitvoering van technische, ecologische en administratief-juridische studies (in het bijzonder de opstelling van een plan-MER en meerdere project-MER's). Deze studies zijn heden al in een vergevorderd stadium.

Het project wordt begeleid door een stuurgroep, een projectteam en de nodige technische werkgroepen.

Het Zwin-project

Het Zwin-project is een onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium en heeft als doel meer robuuste natuur te scheppen in het Schelde-estuarium en tegelijkertijd ook een oplossing te bieden voor de verzandingsproblematiek van het Zwin. Het project respecteert, maar beheerst tegelijkertijd de natuurlijke dynamiek van het ganse gebied. Bovendien wordt gestreefd naar een verdere ontwikkeling van de plaatselijke biodiversiteit en wordt de beveiliging tegen overstromingen van omliggende gebieden gevrijwaard.

De administratief-juridische procedure van het Zwin project omvat in het bijzonder de opstelling van een internationaal MER (Nederland - Vlaanderen) en van een landbouweffectenrapport en de uitvoering van een gewestelijke RUP procedure in Vlaanderen en een Rijksprojectenprocedure in Nederland.

Na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning en aanbesteding van de werken kan dan de uitvoering van het Zwin-project beginnen. Dit is heden gepland voor midden 2009.

De projectleiding wordt waargenomen door MDK-afdeling Kust en de provincie Zeeland. Het project wordt begeleid door een kernteam en een brede overleggroep waarin o.a. ook vertegenwoordigers van de gemeenten (Knokke-Heist en Sluis), de landbouworganisaties en de natuurverenigingen zijn opgenomen.

Specifiek voor het geïntegreerd kustzonebeheer worden hieronder ook enkele bijzondere projecten geduid waarbij het accent gelegd wordt op de bevordering van participatie en medewerking van alle belanghebbenden, ecologische ontwikkeling, landschappelijke waarden, mobiliteit en toegankelijkheid, ruimtelijke ordening en kunst en cultuur: de bouw van de fietsers- en voetgangersbrug in Heist, de medewerking aan het coördinatiepunt voor een duurzaam beheer van het kustgebied in België, de ecologische studies van de zeevering en de medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeevering.

2.1.2. Realisaties 2007

De aanvoer van zand naar de stranden

In afwachting van de voltooiing van de studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan is de huidige strategie inzake zandaanvoer erop gericht de zeevering in stand te houden en de exploitatiebaarheid van de badstranden te handhaven.

In 2007 werd daartoe ongeveer 600.000 m³ zand naar de Vlaamse stranden aangevoerd. Dit zand werd hoofdzakelijk gewonnen op de Buitenratelbank waar de Vlaamse overheid sedert 2007 over een concessie beschikt voor zandwinning voor kustverdediging. De concessie werd uitgereikt door de federale overheid voor de jaren 2007, 2008 en 2009 en heeft betrekking op de winning van in totaal 1.650.000 m³ zand. Een kleiner gedeelte van het aangevoerde zand in 2007 was ook afkomstig van baggerwerken in de toegangsecul naar Blankenberge, waar het principe van ‘nuttig gebruik’ kon worden toegepast.

Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan

Het studie-onderdeel “nieuwe vijfjarige toetsing van de kustveiligheid” werd volledig voltooid.

Andere studie-onderdelen zoals de “studie van de overstromingsrisico’s langs de volledige kust”, ‘de uitwerking van technische oplossingen en het alternatievenonderzoek’, ‘de opstelling van het masterplan’ zijn in uitwerking.

Het huidig instrumentarium van het Waterbouwkundig Laboratorium inzake overstromingsmodellen wordt blijvend geactualiseerd en wordt ingezet voor de studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan.

De medewerking aan de Europese projecten Safecoast en Chain of Safety werd verdergezet.

Het communicatieplan werd opgesteld. Dit communicatieplan voorziet communicatie met de burger en de media telkens een deelopdracht van het plan is gerealiseerd. Een eerste klankbordvergadering met belanghebbenden is ondertussen doorgegaan en een eerste digitale nieuwsbrief werd eveneens verstuurd.

Op Europees niveau werd nog een belangrijke stap gezet in een grensoverschrijdende aanpak van de overstromingsproblematiek door de goedkeuring in het Europees parlement en de Raad van de richtlijn over beoordeling en beheer van overstromingsrisico’s. Deze richtlijn heeft ook betrekking op overstroming door de zee. Deze richtlijn zal worden meegenomen bij de uitwerking van het geïntegreerd kustveiligheidsplan.

In het kader van de verwerving van basisinformatie voor het geïntegreerd kustveiligheidsplan werd ook de monitoring van de kustlijn (vooroever, strand en zeeverende duinen) voortgezet.

Het OW-plan voor de verbetering van de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende

Het plan-MER en de bijhorende passende beoordeling werden goedgekeurd. De uit te voeren natuurcompenserende maatregelen werden vastgelegd in de passende beoordeling. Het voorkeursalternatief werd geselecteerd. Ontheffing van de MER-plicht voor de deelprojecten 2 en 4 werd aangevraagd. De project-MER's voor de overige projectonderdelen zijn in opmaak.

Oostende blijft het meest kritische punt in de zeevering. Het stadscentrum ligt onder het niveau van hoogwater, de bevolkingsdichtheid is er zeer groot en de zeedijk is oud en kan geen afdoende bescherming meer vormen tegen overstroming.

Als voorafname van het OW-plan werd reeds een belangrijke verhoging van het beschermingsniveau van het centrum van Oostende gerealiseerd door de uitvoering van het noodstrand in 2004. Het behoud van dit noodstrand is van vitaal belang voor de bescherming van Oostende tegen overstroming. In 2007 werd daarom een zandsuppletie uitgevoerd om het noodstrand te onderhouden.

Een andere voorafname van het OW-plan, nl. de eerste fase van de versnelde optimalisatie van de haventoeegang, bestaande uit de afbraak van het Oosterstaketsel en de afbraak van de aanpalende lage dam, is in uitvoering. De afbraakmaterialen worden verwerkt in de aanzet van de nieuwe oostelijke havendam. Bij de uitvoering van deze werken worden 2 begeleidende maatregelen voorzien om een daling van het veiligheidsniveau tegen overstroming via de haven tijdens en na de werken tegen te gaan: de bouw van een golfwerende wand aan de ingang van het Montgommerydok en de bouw van een waterkerend muurtje tussen de cruisekaai en het station.

Het Zwin-project

Het landbouweffectenrapport werd in 2007 opgesteld. Het kennisgevingsdossier van het internationale project-MER werd goedgekeurd en de richtlijnen voor de opstelling van de MER werden gegeven. Het eigenlijke MER werd afgewerkt. Communicatie met alle relevante administraties en alle belanghebbenden bleef een bijzonder aandachtspunt.

In de gemeenschappelijke richtlijnen van de Vlaamse dienst MER en het Nederlandse ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit werden evenwel twee bijkomende en fundamenteel verschillende alternatieven voor onderzoek voorgedragen. Dat heeft bijkomend studiewerk gevraagd, wat repercussies heeft op de uitvoeringstermijn. Het blijkt ook niet mogelijk om de procedure voor de opmaak van een GRUP en de Rijksprojectenprocedure substantieel in te korten of via de dakpanconstructie simultaan met andere procedures te laten verlopen. De afstemming tussen de Nederlandse en Vlaamse werkwijze, zowel voor wat betreft de zuiver juridisch-procedurele aspecten als de communicatie in meest ruime zin naar belanghebbenden, vraagt meer aandacht dan bij de initiële planning kon worden ingeschat. Hierdoor is de start van de werken pas in 2009 voorzien.

Bijzondere projecten

Voetgangers- en fietsersbrug over de Koninklijke Baan te Knokke-Heist – deelgemeente Heist

In 2007 zijn de werken aangevangen voor de bouw van een fietsers- en voetgangersbrug over de Koninklijke Baan te Heist.

Deze brug moet de natuurreservaten aan weerszijden van de Koninklijke Baan (Baai van Heist/Vuurtorenweiden/Kleiputten van Heist) verbinden en een recreatieve en functionele meerwaarde vormen bij de ontwikkeling van de kustfietsroute. Anderzijds heeft de uitbouw van de haven van Zeebrugge een grote weerslag gehad op de verkeersmobiliteit ter hoogte van het westelijk deel van Heist. Inzonderheid voor de zachte weggebruikers is de badplaats moeilijk bereikbaar. De bouw van een fietsers- en voetgangersbrug moet ook deze toestand saneren.

Het is duidelijk dat de bouw van een dergelijk kunstwerk en belangrijke impact heeft op de landschappelijke waarden. Een dergelijke kunstwerk mag dan ook niet louter functioneel worden benaderd, maar moet ook vanuit het standpunt van beeld- en architecturale kwaliteit worden bekeken. Om een zo hoog mogelijke beeld- en architecturale kwaliteit te garanderen werd de Vlaamse bouwmeester betrokken bij de selectie van de uitwerking van het ontwerp. De bouw van de brug gebeurt met financiële inbreng van het Europese ‘Doelstelling – 2 programma’ en het project Kustfietsroute.

De medewerking aan het coördinatiepunt voor het duurzaam beheer van het kustgebied

De samenwerking van mijn administratie met het “coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied” werd verder gezet. De jaarlijkse subsidie werd opnieuw toegekend.

Een protocol ‘houdende een principeverklaring over het coördinatiepunt duurzaam kustbeheer’ werd ondertekend door de Vlaamse partners van het coördinatiepunt (Vlaams Gewest, de provincie West-Vlaanderen, het Vlaams Instituut voor de Zee). Door de ondertekening van dit protocol drukken de Vlaamse partners de intentie uit de werking van het coördinatiepunt verder te zetten.

De ecologische studies van de zeewering

De ecologische studies van de zeewering blijven verdergaan. Doel is om kennis en inzicht te verwerven over de relatie tussen zeewering en mariene ecologie.

In 2007 werd de derde fase van de studie voor de bepaling van de ecologische impact van zandsuppleties afgewerkt en werd fase 4 opgestart.

De studie naar de ecologische impact van zandsuppleties is een meerjarenonderzoek, waarbij de resultaten van verschillende onderzoeksmodule uiteindelijk moeten leiden tot een geïntegreerde ecosysteembenadering voor de inschatting van de ecologische effecten van zandsuppleties. Aan de hand van de resultaten van de eerste onderzoeksmodule werd het verloop van de studie bijgestuurd en wordt het einde van de studie nu voorzien in 2009.

Een aanvullende studie voor de ecologische monitoring van het strand en de vooroever ten behoeve van het OW - plan, werd in 2007 afgewerkt. Deze ecologische monitoring wordt verder gezet tot voltooiing van het project en zal daarna nog gevolgd worden door een beperkte ecologische monitoring van de nieuw aangelegde infrastructuur.

Een gerichte ecologische monitoring voor de natuurcompenserende maatregelen (voorzien te Nieuwpoort-Lombardsijde) werd eveneens opgestart in 2007.

Medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeewering

De samenwerkingsovereenkomst met de vzw “Ku(n)st” in het kader van de Triënnale voor Hedendaagse Kunst aan Zee voor de realisatie van het kunstproject "Beaufort 2009" werd in 2007 goedgekeurd. Opnieuw werd een subsidie van 125.000 euro toegekend.

2.1.3. Te realiseren in 2008

De aanvoer van zand naar de stranden

De huidige strategie inzake het in stand houden van de zeewering en de exploitbaarheid van de badstranden wordt gehandhaafd in afwachting van de voltooiing van het kustveiligheidsplan. In 2008

zal daarvoor de aanvoer van ongeveer dezelfde hoeveelheid zand naar de stranden als in 2007 nodig zijn.

Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan

De uitwerking van de technische oplossingen en het alternatievenonderzoek wordt gefaseerd uitgevoerd zodat knelpunten inzake kustveiligheid reeds tijdens de studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan kunnen worden aangepakt.

De studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan wordt in 2008 verder gezet en in het bijzonder worden nu ook de studie-onderdelen “Maatschappelijke Kosten_Batenanalyse (MKBA)” en “Plan-MER/project-MER’s en passende beoordeling” in uitvoering gesteld. Ook de communicatie over het project gaat verder.

De Europese projecten ‘Safecoast’ en ‘Chain of Safety’ worden in 2008 voltooid.

Verderzetting van de monitoringprogramma’s van vooroever, strand en zeeverend duin.

Het OW-plan voor de verbetering van de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende

De werken voor de eerste fase van de versnelde optimalisatie van de haventoeegang worden begin 2008 opgeleverd. Begin 2008 wordt eveneens een aanvang genomen met de tweede fase door de aanleg van de nieuwe havengeul zodat tegen mei 2008 de haven reeds gedeeltelijk toegankelijk zal zijn voor grotere schepen.

In voorjaar 2008 wordt een nieuw onderhoud van het noodstrand uitgevoerd.

Op voorwaarde dat de stedenbouwkundige vergunning wordt verkregen, worden de natuurcompenserende werken in de 2^{de} helft van 2008 aangevat.

De administratief-juridische procedure voor de overige projectonderdelen wordt voltooid (project MER’s, milieu-effectenbeoordeling voor de federale overheid, stedenbouwkundige vergunning).

In 2008 wordt de opmaak voorzien van een aanbestedingsdossier voor de grondverbetering onder een gedeelte van de westelijke havendam ter voorbereiding van de latere bouw van de havendam. De aanzet van de westelijke dam heeft ook een belangrijke zeeverende functie, nl. stabilisatie van het nieuwe strand dat voor de zeedijk van Oostende zal worden aangelegd (het noodstrand is een voorafname van dit nieuwe strand).

Het Zwin-project

De administratief-juridische procedure van dit project wordt verder gezet. Het internationaal MER wordt in 2008 goedgekeurd. Selectie van het voorkeuralternatief. De opstelling van het gewestelijk RUP en uitwerking van de Nederlandse Rijksprojectenprocedure zal begin 2008 opstarten.

Bijzondere projecten

In 2008 wordt de voetgangers- en fietsersbrug over de Koninklijke Baan te Heist opgeleverd. De medewerking aan het coördinatiepunt voor duurzaam kustbeheer en ook de ecologische studies (impact van zandsuppleties, monitoring van het OW-plan) worden verdergezet.

Wat betreft de medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeevering: in 2008 zal een eerste schijf toegekend worden van de subsidie voor de kunstmanifestatie ‘Beaufort 2009’ (nl. deze voor de uitvoering van de studies voor het plaatsen van de kunstwerken).

2.2 Kustjachthavens

2.2.1. Algemeen

De Vlaamse overheid is belast met de uitbouw en onderhoud van de basisinfrastructuur in de kustjachthavens. De basisinfrastructuur houdt in de jachtdokken en aanhorigheden (wegenis, parkings, ...) en de hoofdelementen van de aanmeerinfrastructuur (steigers en toegangstrappen). De exploitatie wordt overgedragen aan jachtclubs die instaan voor de nutsvoorzieningen en alle faciliteiten voor de werking van de club.

Sinds 2006 is het Overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en -toerisme, met inzonderheid het Subteam Kustjachthavens voorgezeten door de afdeling Kust operationeel. Doelstelling van het overlegplatform-subteam Kustjachthavens is het beleid inzake waterrecreatie in overleg met alle betrokken actoren verder vorm te geven en om te zetten in concrete acties die het recreatief gebruik van de kustjachthavens en de kust in 2008 verder moeten stimuleren. Vanuit dit recent uitgebouwde overleg met de gebruikers wordt nu zeer concreet invulling gegeven aan de noden inzake infrastructuur ten behoeve van de watersport in de kustjachthavens en langsheen de kust.

De geïntegreerde aanpak van de verschillende functies in de kustjachthavens - watersport, toeristisch/recreatieve functie, economische ontwikkeling, natuurontwikkeling, ... is verankerd via het ambtelijk overleg tussen alle betrokken overheidsdiensten georganiseerd door het "Coördinatiepunt Geïntegreerd Kustzonebeheer" (zie Geïntegreerd Kustzonebeheer).

Eveneens wenst de Vlaamse overheid te voorzien in de realisatie en exploitatie van twee havenveren te Nieuwpoort en Oostende. De veren dienen de integratie en ontsluiting van beide oevers te ondersteunen. De veren worden voorzien voor fietsers en voetgangers en voor andersvaliden.

Tenslotte worden permanent inspanningen geleverd met het oog op de bescherming van het milieu. Enerzijds middels de duurzame geïntegreerde aanpak van infrastructuur- en onderhoudswerken en anderzijds wordt via de concessieovereenkomsten aan de jachtclubs opgelegd om alle voorzieningen te treffen met betrekking tot de vrijwaring van het milieu (inzameling afval jachten, olieresten, afspuifaciliteiten jachten, waterzuivering, ...)

2.2.2. Realisaties 2007

Spuikom Oostende

Voor de Spuikom in Oostende is in 2006 een gebiedsvisie uitgewerkt met oog voor alle functies van deze unieke wateroppervlakte.

In 2007 is op basis van de gebiedsvisie een inrichtingsplan opgesteld houdende de bouw van natuurvriendelijke oevers, steigers voor de watersporters en een fiets-en wandelpad.

Basisinfrastructuur jachthavens

De basisinfrastructuur in de verschillende jachtdokken is waar mogelijk verder uitgebouwd of vernieuwd. In Zeebrugge is 250m nieuwe aanmeervlotten gerealiseerd, structureel onderhoud en vernieuwing is gebeurd in de jachtdokken Oostende en Nieuwpoort (vernieuwen vlotter en buispalen).

Inzake de uitbreiding van de jachthavencapaciteit zijn voor Nieuwpoort in 2007 belangrijke infrastructuurwerken uitgevoerd ter hoogte van de jachthaven Kromme Hoek (80 bijkomende ligplaatsen) en voor Zeebrugge is de studie uitgevoerd voor de herinrichting van het Tijdok zodat een 30-tal bijkomende ligplaatsen gecreëerd worden.

Aanhorigheden jachthavens

De belangrijkste projecten inzake aanhorigheden jachthavens betreffen de uitvoering van de volledige herinrichting van de omgeving jachtdok Zeebrugge (Graaf Jansdijk) en van de jachthavengebonden ambachtszone in Blankenberge. Beide projecten zijn substantieel uitgevoerd in 2007.

Havenveren

Inzake de realisatie van havenveren te Nieuwpoort en Oostende zijn in 2007 de werken aan het veer te Nieuwpoort opgestart en zijn voor het veer te Oostende de onderhandelingen met alle betrokken partijen afgerond (provinciale cel integrale toegankelijkheid, Stad Oostende, Visserij) en is de studie en opmaak aanbestedingsdocumenten opgestart.

2.2.3. Te realiseren in 2008

Spuikom Oostende

In 2008 worden de aanlegsteigers voor de watersportverenigingen en vissers gerealiseerd alsook de aanleg van de fiets- en wandelroute.

De aanbestedingsdocumenten voor de aanleg van de milieuvriendelijke oevers worden opgesteld in 2008 voor uitvoering in 2009.

Basisinfrastructuur jachthavens

In de nieuwe uitgebreide jachthaven Kromme Hoek te Nieuwpoort wordt verder voorzien in de herinrichting van de aanmeerinfrastructuur en lokale verdiepingsbaggerwerken.

Voor Zeebrugge zullen de werken voor de herinrichting van het Tijdok uitgevoerd worden. Terzelfdertijd zullen de aanbestedingsdocumenten voor de voorziening van bijkomende aanmeerfaciliteiten enerschikking bestaande infrastructuur opgesteld worden.

Aanhorigheden jachthavens

In de jachthaven van Blankenberge is de oude spuisluis met bovenliggende brug al jaren niet meer functioneel. Naast de eigenlijke kunstwerken zijn ook de aanliggende glooiingen in slechte staat. Deze omgeving wordt volledig heraangelegd met aan één zijde een glooiing en langs de andere zijde een kaaimuur. Het project wordt in 2008 in aanbesteding gebracht. De ruimte die door dit project beschikbaar wordt, is opgenomen in de concessie aan de vzw Jachthaven Blankenberge teneinde er een clubhuis op te richten.

In Zeebrugge is de pier tussen het Tijdok en de Oude Vissershaven eveneens in zeer slechte staat. Het doel is van deze omgeving een nieuw aantrekkingspunt te maken in lijn met de volledig gerenoveerde jachthavenomgeving. De nieuwe steiger dient zowel functioneel te zijn ten behoeve van het aanmeren van bijvoorbeeld toervaartschepen als een toeristisch/recreatieve functie (horeca) te krijgen. Terzelfdertijd dient de nieuwe constructie bij te dragen tot de landschappelijke waarde van deze reeds substantieel gerenoveerde omgeving.

Met inschakeling van de Vlaamse Bouwmeester is een ontwerpteam geselecteerd dat in 2008 de nieuwe pier – zogenoemde Jacques Brel steiger – zal ontwerpen en aanbestedingsklaar maken.

In Nieuwpoort zullen in 2008 volgende aanhorigheden gerealiseerd worden. Vooreerst de aanleg van een Maritiem Park op de linkeroever ter hoogte van de jachthaven Kromme Hoek. Eveneens wordt het wandel- en fietspad langs de havengeul verlengd tot aan het Westerstaketsel. Op deze wijze wordt de verbinding Nieuwpoort Bad – Nieuwpoort Stad volledig gerealiseerd en wordt substantieel bijgedragen tot de belevingswaarde van de jachthaven Nieuwpoort.

Havenveren

In 2008 wordt het veer te Nieuwpoort gerealiseerd en worden de aanbestedingsdocumenten voor het veer te Oostende opgemaakt.

2.3 Vlaamse Hydrografie

2.3.1. Inleiding

De Vlaamse Hydrografie vormt een sleutelement inzake het garanderen van een vlotte en veilige scheepvaart en inzake de bescherming van de bevolking in de kustzone tegen overstroming vanuit zee.

Ten behoeve van een vlotte en veilige scheepvaart staat de Vlaamse Hydrografie in voor de uitvoering van peilingen van de zeebodem – algemeen en ook meer specifiek in de maritieme vaargeulen en in de havens -, het verwerken van de peilgegevens tot zeekaarten en tot peilkaarten (met meer detail). In recente periode hebben zich, wat betreft de scheepvaart en navigatie ondersteunende middelen, belangrijke evoluties voorgedaan.

De scheepvaart is zowel in drukte als in grootte van de schepen spectaculair gegroeid. Optimaal gebruik van de beschikbare waterdiepte vereist een meer nauwkeurige en frequentere registratie van de bodem.

Terzelfdertijd zijn nieuwe hoogtechnologische navigatie ondersteunende instrumenten ontwikkeld die dienen ‘gevoed’ te worden met constant geüpdate elektronische peilplannen.

De Vlaamse Hydrografie heeft deze evolutie op vlak van know-how en technologie kunnen opvolgen en is trouwens één van de top hydrografische diensten in Europa op vlak van elektronische kaartproductie maar heeft de groeiende vraag naar peilingen en kaarten niet kunnen volgen wegens gebrek aan mankracht en uitrusting.

Het is mijn bedoeling de Vlaamse Hydrografie verder uit te bouwen in capaciteit teneinde het hoofd te kunnen bieden aan de sterk toegenomen behoefte aan peilingen en eveneens te voorzien in de verdere uitbouw van een kenniscentrum voor elektronische kaartproductie.

De Vlaamse Hydrografie staat verder in voor alle scheepvaart ondersteunende activiteiten waarbij monitoring op zee noodzakelijk is: opmaak stroomatlassen, getijdeboekjes, golfmetingen, windregistraties, enz...

De Vlaamse Hydrografie beschikt eveneens over een Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) dat instaat voor de opmaak van hydrometeo voorspellingen. Dit betreft voorspellingen van het getij en de golven in functie van de weersverwachtingen. Dit is eveneens essentiële informatie voor een vlotte en veilige scheepvaart met maximaal gebruik van beschikbare waterdieptes.

Het Oceanografisch Meteorologisch Station produceert terzelfdertijd stormvoorspellingen in functie van de veiligheid van de kustzone tegen overstromingen vanuit zee. De verwittiging en mobilisatie van alle actoren inzake instandhouding van de zeevering, bescherming van de bevolking en het kustpatrimonium wordt geïnitieerd vanuit het OMS en verder geactiveerd door de Vlaamse Hydrografie.

2.3.2. Realisaties in 2007

Kenniscentrum elektronische kaartproductie

Daar waar reeds geruime tijd een elektronische versie van de zeekaart beschikbaar was is dit pas in 2007 ontwikkeld voor de Schelde. Ook is in 2007 de aanmaak van de meer gedetailleerde peilplannen van onder andere de drempels in de Schelde en de elektronische versie daarvan (ECS-en) ontwikkeld. Dit laatste in samenwerking met Rijkswaterstaat Nederland. Het tijdsverloop tussen de lodingen en de elektronische peilplan productie is evenwel nog te lang om een optimaal en veilig gebruik van de vaarweg mogelijk te maken.

In 2007 zijn zowel het productieproces als de behoefte aan bijkomende middelen en personeel met hun specifieke competentie in beeld gebracht. Op basis van deze analyse is een uitbreiding van de Vlaamse Hydrografie met minstens 5 hydrografen en 8 cartografen voorgesteld. Gezien de toenemende druk vanuit de scheepvaartsector en niet in het minst vanuit het Loodswezen heeft mijn administratie in 2007 reeds een beperkt aantal maatregelen genomen inzake inschakeling en omscholing van het huidige personeel. Evenwel is dit totaal onvoldoende om de doelstelling van een maximaal tijdsverloop van 7 dagen tussen het uitvoeren van de peilingen en de elektronische kaartproductie te realiseren.

Het Oceanografisch Meteorologisch Station en Meetnet Vlaamse Banken

In 2006 is de exploitatie van het meet – en voorspellingscentrum uitbesteed voor een periode van 4 jaar. Het contract houdt zowel de eigenlijke exploitatie in als de noodzakelijke vernieuwing van het instrumentarium.

Een ononderbroken werking en dienstverlening vanuit het OMS is hierbij vitaal.

De uitgebreide monitoring noodzakelijk voor de operationalisering van het OMS vindt plaats middels het Meetnet Vlaamse Banken. Dit Meetnet bestaat uit een 5-tal volledig uitgeruste meetpalen in zee, golfmeetboeien en peiltoestellen in zee en langs de kust. In 2007 is de operationalisering, instandhouding en voortdurende modernisering van dit meetnet aanbesteed voor een periode van 4 jaar.

Uitvoeren van hydrografische lodingen

De peilingen van zeebodem, vaargeulen en havengebieden worden deels in eigen beheer uitgevoerd, deels uitbesteed. In 2007 is voor een eerste maal de uitvoering en verwerking van peilingen door externe hydrografen met gebruik van middelen van de Vlaamse overheid uitbesteed.

Voor het uitvoeren van voorovermetingen en metingen in de jachthavens werd de hydrografische vloot uitgebreid met twee kleinere peilschepen. De intense samenwerking tussen de Vlaamse Hydrografie en de DAB Vloot binnen het nieuwe Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust heeft hier duidelijk zijn vruchten afgeworpen.

2.3.3. Te realiseren in 2008

Kenniscentrum elektronische kaartproductie

In 2008 zal overgegaan worden tot de aanwerving en vorming van de vereiste aantallen hydrografen en cartografen. Verder zullen een 6-tal bijkomende werkstations ingericht worden verdeeld over de locaties Oostende en Antwerpen.

Teneinde het productieproces zelf te optimaliseren zal in 2008 door de Vlaamse Hydrografie van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust verder gewerkt worden aan de implementatie van de databank bathymetrische opmetingen. Deze databank zal eveneens toegankelijk worden gemaakt voor het Waterbouwkundig Laboratorium en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Openbare Werken.

In 2008 zal verder in overleg tussen de Nederlandse Rijkswaterstaat en de Vlaamse Hydrografie een gemeenschappelijk distributiecentrum voor elektronische peilplannen opgezet worden.

Het Oceanografisch Meteorologisch Station en Meetnet Vlaamse Banken

In 2008 wordt verder gewerkt aan de optimalisering van de hydro-meteorologische voorspellingen ten behoeve van een veilige en vlotte scheepvaart door het ontwikkelen van nieuwe technologieën, zoals het inbrengen van ervaringen van voorgaande voorspellingen in modelberekeningen.

Er zal worden gewerkt aan een objectivering in de keuze tussen resultaten van verschillende voorspellingsmodellen.

Daarnaast zal ook een nieuw operationeel golfmodel worden geïmplementeerd in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Openbare Werken.

Uitvoeren van hydrografische lodingen

Op basis van de uitbestedingen eind 2007 zullen in 2008 de hydrografische lodings - en verwerkingsprocessen verder geoptimaliseerd worden.

De hydrografische surveyors dienen opgeleid tot een hoger competentieniveau in het licht van de eisen gesteld door de moderne scheepvaart, de nieuw ontwikkelde hoogtechnologische navigatie ondersteunende middelen en de nieuwe concepten van elektronische kaartproductie.

Kris PEETERS,

Minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid

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

Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens

Het garanderen van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens behoort tot de kerntaken van het Vlaamse Gewest. Substantiële budgetten worden jaarlijks vrijgemaakt voor de onderhoudsbaggerwerken op de Westerschelde en op de vaarpassen in de Noordzee.

Het uitvoeren van baggerwerken vereist dat de nodige oplossingen voor de berging en / of verwerking van de baggerspecie gevonden worden. Daartoe worden momenteel twee projecten verder uitgewerkt, namelijk het project Callemansputte en het project Amoras.

In het kader van de uitvoering van de met Nederland afgesloten Scheldeverdragen zal nog voor het einde van 2007 gestart worden met verruimingsbaggerwerken in de Schelde.

Op het Kanaal Gent-Terneuzen worden in 2008 de nieuwe basculebruggen geïnstalleerd en in gebruik genomen. Vlaanderen zal bijdragen in de realisatie van de hogere diepgang van de tunnel bij Sluiskil, indien de Nederlandse overheid met dit project start.

Een beperkt lokale verbreding van de Pas van 't Zand zal uitgevoerd worden in 2008. Eventuele bijkomende baggerwerken zijn afhankelijk van lopend studiewerk.

Begin 2008 wordt een aanvang genomen met de aanleg van de nieuwe havengeul te Oostende zodat tegen mei 2008 de haven reeds gedeeltelijk toegankelijk zal zijn voor grotere schepen.

Investeren in nautische dienstverlening

In 2008 werkt het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust verder aan de optimalisering van de nautische dienstverlening.

Zo wordt het dekkingsgebied van de ScheldeRadarKeten volgend jaar uitgebreid met het project VTS-haven van Antwerpen en werd op 30 juni 2007 de release 2 van de Westerscheldeplanner (WESP) opgeleverd zodat de informaticatool om de vaarplanning van de grote en diepliggende schepen te bepalen verder geoptimaliseerd wordt. In de tweede helft van 2007 wordt de release 2 van WESP operationeel in gebruik genomen.

In 2008 zal het kenniscentrum Elektronische Kaartproductie zowel voor de Kust als voor de Schelde verder substantieel uitgebouwd worden. Het productieproces wordt eveneens geoptimaliseerd met de implementatie van de bathymetrische databank. Ook zal in 2008 een voor Rijkswaterstaat Nederland en Vlaamse Hydrografie gemeenschappelijk distributiecentrum voor elektronische peilplannen opgezet worden.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), project dat opgeleverd werd in 2006, wordt verder uitgebouwd. Zo zullen voorbereidingen getroffen worden om het centrum te voorzien van videoconferencing en zal een koppeling gemaakt worden met het ASTRID-radionetwerk voor hulpdiensten.

De nautische dienstverlening in samenwerking met Nederland wordt in 2007 verder uitgebouwd in die zin dat de uitvoering van het verdrag met betrekking tot het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied voorbereid wordt zodat het, na zijn ratificatie, zo soepel mogelijk in werking kan treden.

De besprekingen met de Nederlandse loodsdienst worden momenteel afgerond zodat de voorziene samenwerkingsovereenkomst eind 2007 kan ondertekend worden. Aangezien de onderhandelingen voor de nieuwe beloodsingmiddelen meer tijd in beslag genomen hebben dan voorzien zullen de nieuwe loodsvaartuigen pas in 2008 kunnen besteld worden.

Het opgestarte investeringsplan voor de vernieuwing van de vloot vaartuigen in beheer bij de DAB Vloot wordt verder uitgevoerd. In 2007 werden twee nieuwe politievaartuigen opgeleverd. De bouw van drie nieuwe veerboten die zullen ingezet worden in Nieuwpoort en Oostende werd gegund. Voor het project met betrekking tot de bouw van een multifunctioneel vaartuig werd de externe consultancy opgeleverd in mei 2007. De verdere uitwerking van dit project is afhankelijk van de vorming van de nieuwe federale regering en van het scheppen van duidelijkheid rond de mogelijkheid tot contractuele samenwerking tussen de federale en Vlaamse overheid rond de bouw van een dergelijk type vaartuig.

De kust: multifunctioneel benaderd

Bij de studie van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan, die in 2008 verder gezet wordt, zullen eveneens ontwikkelingen op lange termijn onderzocht worden zodat de impact van de klimaatsverandering, namelijk de versnelde stijging van de zeespiegel en de meer frequente en hevige stormen eveneens bestudeerd worden. Wat betreft het OW-plan voor de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende wordt verwacht dat de administratief-juridische procedure in 2008 zal voltooid zijn. Na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunningen kunnen de werken dan aangevat worden. De werken voor de eerste fase van de versnelde optimalisatie van de haventoeegang en de bijhorende maatregelen tegen overstroming werden reeds in 2007 aangevat en worden in 2008 voltooid. De werken voor de tweede fase, namelijk de aanleg van een nieuwe havengeul, zijn gepland in 2008.

De project-MER van het internationale Zwinproject, onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, wordt eind 2007/begin 2008 voltooid. In 2008 wordt de goedkeuring van de project-MER voorzien, wordt het voorkeuralternatief geselecteerd en wordt gewerkt aan de opmaak van een gewestelijk RUP en aan de Nederlandse Rijksprojectenprocedure.

De ecologische studies van de zeevering worden eveneens voortgezet.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust blijft volgend jaar oog hebben voor projecten met een recreatief aspect, onder andere de nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Koninklijke Baan te Knokke-Heist, deelgemeente Heist, wordt in 2008 voltooid..

In 2008 wordt de uitbreiding van de jachthaven Kromme Hoek in Nieuwpoort gefinaliseerd met de herinrichting inzake aanmeerinfrastructuur en lokale verdiepingsbaggerwerken. Tevens is de uitbreiding van de jachthaven in het Tijdok te Zeebrugge aanbesteed voor uitvoering in 2008. Inzake realisaties van het veer te Nieuwpoort zijn de werken aangevangen in 2007. De afwerking is gepland voor 2008. Voor het veer te Oostende wordt de studie opgestart in 2007 en is de aanbesteding en realisatie gepland voor 2008.

In 2008 wordt in uitvoering van het voorheen opgestelde beleidsplan een aanvang gemaakt met de herinrichting van de Spuikom in Oostende: nieuwe aanlegsteigers, ecologische oevers en een wandel- en fietserspad.

Bijlage 2: Moties en resoluties

1. Met redenen omklede motie inzake de Strategische visienota Vlaamse zeehavens

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 14 maart 2007 door de heren Jan Penris en Jos De Meyer in commissie gehouden interpellaties tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, respectievelijk over het statuut en de inhoud van de zogenaamde strategische visienota betreffende de Vlaamse zeehavens en over de samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens en de verbindingen ertussen via weg, spoor en binnenvaart.

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

Tekst aangenomen door de Plenaire Vergadering (28/03/2007)

Voor de implementatie van de strategische visienota "Flanders Port Area" werd onder het voorzitterschap van de minister voor de havens een Task-Force opgericht met vertegenwoordigers van de Vlaamse havenbedrijven, de Vlaamse Havenvereniging, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de Vlaamse Havencommissie en het Gewestelijk Havencommissariaat.

Het streefdoel hierbij is om te evolueren naar één Flanders Port Area, waarin de complementariteit en de diversiteit van onze vier Vlaamse zeehavens maximaal kan benut worden in de concurrentieslag met de havens in onze buurlanden.

Uit de 10 thema's die op de Rondetafel van 8 maart werden besproken, werden er 5 prioritaire thema's geselecteerd:

1. gemeenschappelijke achterlandstrategie;
2. onderzoek en innovatie;
3. export- en promotiebeleid;
4. regelgevend en procedureel kader;
5. communicatie en maatschappelijk draagvlak.

Voor elk van deze projecten is een projecttrekker aangeduid. Op de samenkomst van de Task Force van 11 september 2007 hebben ze voor hun subthema een actieplan voorgelegd. Voor de uitwerking van deze thema's werd 1 miljoen Euro vrijgemaakt voor de periode 2007-2008. De acties die worden vastgehecht aan de verschillende thema's situeren zich op korte, middellange en lange termijn.

De werkgroep Gemeenschappelijke Achterlandstrategie focust op twee acties:

1. analyse van localisatie- en vestigingsvoorwaarden voor zeehavengebonden activiteiten met het oog op de ontwikkeling gemeenschappelijke hinterlandstrategie;
2. structureel overleg organiseren voor de strategie, vertrekkende van de aantoonbare behoeften van de private operatoren en van de hierboven vermelde analyse, later eventueel prioriteitenprogramma voor havenontsluiting via weg, spoor en binnenvaart.

Het aanpakken van de missing links en de intermodale verbindingen in het kader van het interportuaire verkeer valt onder de tweede actie. Op de Task Force van 10 oktober 2007 wordt het subthema gemeenschappelijke achterlandstrategie meer in detail besproken.

2. Met redenen omklede motie inzake de Scheldeverdragen

Met redenen omklede motie tot besluit van de op 17 oktober 2006 door de heer Jos De Meyer in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de gevolgen van de beslissing van de Nederlandse Tweede Kamer inzake de **Scheldeverdragen**.

Van de heren Jos De Meyer, Frans Peeters en Bart Martens, mevrouw Annick De Ridder en de heer Marc van den Abeelen.

Tekst aangenomen door de Plenaire Vergadering (8/11/2006)

Het overleg met Nederland omtrent de Scheldeverdragen werd in 2007 onafgebroken gevoerd, zowel op politiek als op ambtelijk niveau. Tijdens deze overlegmomenten werd steeds bevestigd dat Nederland alles in het werk zal stellen om de verdragsrechtelijke afspraken na te komen.

Het Vlaams Parlement heeft de verdragen op 28 februari 2007 reeds goedgekeurd. In Nederland is de Tweede Kamer op 23 mei 2007 gestart met de goedkeuringsprocedure. Naar alle verwachting zal deze procedure spoedig positief afgerond worden.

Voor wat betreft het beleid naar de landbouw toe, zal het flankerend landbouwbeleid dat met de sector werd overeengekomen verder onverkort worden uitgevoerd.

Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten

Decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 8 juli 2005 tussen de federale Staat en het Vlaamse Gewest betreffende de oprichting van en de samenwerking in een structuur kustwacht (17/03/2006) (BS 27/04/2006)

Sinds de goedkeuring op 5 juli 2005 van het samenwerkingsakkoord, door zowel de federale ministerraad als de Vlaamse Regering, werden een aantal initiatieven genomen:

Realisaties

Op de vergadering van het Beleidsorgaan Kustwacht van 19 september 2005 werd afgesproken om de publicatiedatum van de instemmingakte van het decreet en de wet niet af te wachten, maar om reeds in de geest van het samenwerkingsakkoord Kustwacht samen te werken. Het Samenwerkingsakkoord Kustwacht is officieel in werking getreden op 19 mei 2006. De basisprincipes bij deze samenwerking zijn de gelijkwaardigheid van de verschillende partijen, het wederzijds respect voor de wettelijke bevoegdheden en de optimale benutting van infrastructuur en middelen, om dubbele investeringskosten te vermijden.

Op 1 februari 2006 is de Vlaamse secretaris Kustwacht in dienst getreden, tegen 1 september 2006 was het secretariaat van de Kustwacht volledig ingevuld dankzij de indiensttreding van de federale secretaris en een medewerker. Het secretariaat van de Kustwacht is gehuisvest in de gebouwen van het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van de afdeling Scheepvaartbegeleiding in Oostende.

Ondertussen werden de Vlaamse voorzitter van het Beleidsorgaan Kustwacht en de Vlaamse kustwachtpartners officieel aangeduid door de Vlaamse Regering.

In 2006 werden vier vergaderingen op het niveau Beleidsorgaan en vier op het niveau Overlegorgaan georganiseerd, een aantal werkgroepen kwamen samen voor de bespreking van de procedures voor het nieuwe MRCC (OPPLAN SAR), voor het uitwerken van olie-interventieplannen, rond samenwerking met de federale kustwachtpartners voor één geïntegreerde kustwachtcentrale en de actualisatie van het rampenplan Noordzee.

In 2007 werden reeds één vergadering op het niveau Beleidsorgaan en vier op het niveau Overlegorgaan georganiseerd. Er werd een werkgroep Kustwachtcentrale met verschillende subwerkgroepen (subwerkgroep MIK, subwerkgroep OPPLAN en subwerkgroep OVEREENKOMSTEN) opgericht. In deze werk- en subwerkgroepen wordt vorm gegeven aan de Kustwachtcentrale met zijn twee componenten MIK (Maritiem Informatie Kruispunt) en MRCC. De subwerkgroepen zijn opgedeeld volgens expertise. Van 31 mei t.e.m 12 juni werd het MIK gebruikt door de Maritieme Brigade van de Kustwachtspartner Douane als commando- en operatieplatform vanwaar de Joint Customs Operation Brigantie werd geleid. Dankzij engagementen van een aantal kustwachtpartners naar enerzijds het aanwerven van personeel (Scheepvaartpolitie, Douane en Defensie) en anderzijds expertise kon op 12 september 2007, na een proefperiode, het MIK officieel worden ingehuldigd.

Daarnaast werkt het secretariaat van de Kustwacht ook aan de bekendmaking van de structuur Kustwacht bij het brede publiek via de website, een folder en voordrachten. Het secretariaat van de Kustwacht kreeg dit jaar al bezoek van de Préfect Maritime van Frankrijk en de Kustwacht van Nederland en Engeland,

Dankzij de loketfunctie van het secretariaat beschikt het publiek over één contactpunt voor alle zaken die verband houden met de Noordzee.

Plannen voor het volgende jaar:

Het komende jaar zal verder worden gewerkt aan de uitwerking van de elementen van samenwerking uit het samenwerkingsakkoord Kustwacht. De focus zal vooral liggen op enerzijds de actualisatie en het herschrijven van het Rampenplan Noordzee met bijhorende operationele plannen en anderzijds het bieden van ondersteuning aan de verdere uitbouw van de Kustwachtcentrale met zijn twee componenten MRCC en MIK. Voor het MIK dienen nog operationele plannen te worden opgesteld. Deze plannen dienen dan te worden afgetoetst met de bestaande operationele plannen van het MRCC.

Daarnaast zal het secretariaat van de Kustwacht via zijn loketfunctie ook verder contacten leggen met de buitenlandse Kustwachten. Er zal via de vragen die het secretariaat mag ontvangen via zijn loket gewerkt worden aan een rubriek Frequently Asked Questions voor de website.

Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (16/06/2006) (BS 26/10/2006)

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, dat door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 16 juni 2006, werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 oktober 2006. Het decreet regelt enerzijds de omzetting van de “Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 2002/59/EEG van de Raad” en anderzijds het vastleggen en groeperen van de Vlaamse bevoegdheden inzake het begeleiden van de scheepvaart en het MRCC.

Verder heeft het decreet tot doel om de nautische dienstverlening te waarborgen en te versterken, de rechtszekerheid bij de uitvoering van de activiteiten van de Vlaamse overheid als facilitator van de scheepvaartbegeleidingssystemen te verzekeren en de continue verbetering van de nautische dienstverlening en de bijbehorende op- en afvaartcapaciteit van en naar de Vlaamse havens te stimuleren en te faciliteren. Het gaat hierbij telkens om het scheepvaartverkeer op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens en om het scheepvaartverkeer in de Vlaamse havens zelf.

Om de verdere uitvoering van het decreet te garanderen en de verdere omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG te bewerkstelligen, worden de nodige besluiten van de Vlaamse Regering en besluiten van de minister opgesteld.

In eerste instantie worden de besluiten die betrekking hebben op de verdere omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG bij voorrang uitgewerkt. Het gaat hierbij om vier besluiten van de Vlaamse Regering met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart, het centraal beheersysteem, het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum en de opleiding, de kwalificatie en de aansprakelijkheid van de personeelsleden belast met het begeleiden van de scheepvaart en het personeel van het MRCC. Twee van deze uitvoeringsbesluiten worden binnenkort gepubliceerd in het Staatsblad (CBS en opleiding en kwalificatie van personeel), de andere twee besluiten volgen op korte termijn.

De bijbehorende besluiten van de minister werden eveneens afgerond en kunnen na ondertekening eveneens in het Staatsblad worden gepubliceerd.

In tweede instantie wordt er op het ogenblik voorbereidend werk geleverd voor de besluiten van de Vlaamse Regering die geen betrekking hebben op de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG. Deze besluiten hebben betrekking op de subsidiëring van de havenkapiteinsdienst, de ketenbenadering, de retributies en het optreden buiten het toepassingsgebied.

Het is de bedoeling om ook deze tweede groep van uitvoeringsbesluiten op zo kort mogelijke termijn af te ronden.

Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving.

Overzicht stand van zaken bestaande initiatieven						
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?	
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet	Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG	Asap wegens EU-ingebrakestelling	Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet	D, e, f	Intern overheid, RIA niet nodig	
Besluit van de minister betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet	Scheepvaartbegeleidingsdecreet	Asap wegens EU-ingebrakestelling	Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet en UVB	D, e, f	MB, geen RIA nodig	
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de opleiding, de kwalificatie en aansprakelijkheid van de personeelsleden die belast zijn met de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen buiten het havengebied en het personeel van het MRCC	Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG	Asap wegens EU-ingebrakestelling	Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet	D, e, f	Intern overheid, RIA niet nodig	
Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de begeleiding van de scheepvaart	Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG	Asap wegens EU-ingebrakestelling	Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet	D, e, f	RIA-advies reeds ingewonnen	

<p>Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum</p>	<p>Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG</p>	<p>Asap wegens EU-ingebrakestelling</p>	<p>Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet</p>	<p>D, e, f</p>	<p>RIA-advies reeds bekomen</p>
<p>Besluit van de minister betreffende de bevoegde diensten in het kader van de begeleiding van de scheepvaart en bepalingen over de bevoegdheden van bepaalde personeelsleden</p>	<p>Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG</p>	<p>Asap wegens EU-ingebrakestelling</p>	<p>Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet en UVB</p>	<p>D, e, f</p>	<p>MB, geen RIA nodig</p>
<p>Besluit van de minister betreffende het elektronisch berichtenverkeer</p>	<p>Scheepvaartbegeleidingsdecreet en RL 2002/59/EG</p>	<p>Asap wegens EU-ingebrakestelling</p>	<p>Omzetting RL2002/59/EG en verdere uitvoering decreet en UVB</p>	<p>D, e, f</p>	<p>MB, geen RIA nodig</p>
<p>Uitvoeringsbesluiten Scheepvaartbegeleidingsdecreet</p>	<p>Scheepvaartbegeleidingsdecreet (deze UVBs betreffen geen omzetting van de RL 2002/59/EG meer)</p>		<p>Verdere uitvoering decreet</p>	<p>A, b, c, d, e en f</p>	<p>RIA nodig</p>
<p>Herschrijving van de regelgeving voor de scheepvaart</p>	<p>Scheepvaartreglementering en politiereglement Beneden Zeeschelde Scheepvaartreglement Westerschelde (NL)</p>		<p>Actualisering aanpassing IMO-regulations</p>		

<p>Decreet tot wijziging van het Havendecreet van 2 maart 1999 in relatie met het Gemeentedecreet</p>				<p>Goedkeuring door VR juli 2007/agendering Vlaams parlement najaar 2007</p>	
<p>Nieuw subsidiebesluit betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering van havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages</p>				<p>Agendering voor definitieve goedkeuring VR in najaar 2007</p>	
<p>Nieuw subsidiebesluit ter uitvoering van het Scheepvaartbeleidingsdecreet inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu</p>				<p>Agendering voor principiële goedkeuring VR in najaar 2007</p>	

Overzicht nieuwe initiatieven					
Titel van het initiatief	Betrokken regelgeving	Eventuele wettelijke deadline	Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen	Te doorlopen fases en hun timing	Wordt een RIA opgesteld?
Decreet zandwinning	geen	een	Voorzien van een decretale basis om in de toekomst vergunningen voor zandwinning te kunnen blijven afleveren	Bedoeling is a, b, c, d, e,	

Lijst met gebruikte afkortingen

AIS	Automatic Identification System
CBS	Central Broker System
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
EMSA	European Maritime Safety Agency
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNA	Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan
HPD	Hydrographic Production Database
IMO	International Maritime Organisation
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
KGT	Kanaal Gent-Terneuzen
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieu-effectrapportage
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MOS	Motorways of the Sea
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIS	River Information Services
RUP	Ruimtelijk UitvoeringsPlan
SAR	Search And Rescue
SHIP	Strategisch Haveninfrastructuurproject
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SPV	Speciale Projectvennootschap
SRK	ScheldeRadarKeten
TEN	Trans-Europese Netwerken
TEU	Twenty feet equivalent unit
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
WESP	WesterscheldePlanner