

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

29 oktober 2008

**BELEIDSBRIEF**

**Havens**

**Beleidsprioriteiten 2008-2009**

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

## INHOUD

	Blz.
Inleiding.....	5
Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2008 en vooruitzichten voor 2009 .....	6
1. Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens .....	6
1.1. Operationele doelstellingen .....	6
1.1.1. Operationele doelstelling 1: We garanderen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid aan zeezijde.....	6
1.1.2. Operationele doelstelling 2: We stimuleren en faciliteren een continue verbetering van de nautische dienstverlening .....	11
1.1.3. Operationele doelstelling 3: We zorgen voor verbeterde hinterlandontsluiting en een modale verschuiving aan landzijde.....	15
1.1.4. Operationele doelstelling 4: We ronden de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid en de strategische planprocessen af .....	16
1.1.5. Operationele doelstelling 5: We herzien het huidige Havendecreet waar nodig en verduidelijken de toepassing ervan .....	17
1.1.6. Operationele doelstelling 6: We streven naar een betere afstemming tussen Vlaamse en federale regelgeving .....	18
1.1.7. Operationele doelstelling 7: We streven naar een betere afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen met impact op het havenbeleid .....	19
1.1.8. Operationele doelstelling 8: We streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures .....	20
1.1.9. Operationele doelstelling 9: We stimuleren en faciliteren permanent overleg met Nederland voor de noodzakelijke ingrepen in het Schelde-estuarium.....	20
1.1.10. Operationele doelstelling 10: We kiezen voor een meer gestroomlijnde aanpak bij toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn .....	21
1.1.11. Operationele doelstelling 11: We voorzien een centrale rol voor de havens bij exportpromotie en het aantrekken van buitenlandse investeringen.....	21
1.1.12. Operationele doelstelling 12: We streven naar een betere opvolging van Europese dossiers en internationale organisaties .....	23
1.1.13. Operationele doelstelling 13: We ontwikkelen aangepaste procedures voor het evalueren van strategische investeringsprojecten in haveninfrastructuur.....	24
1.1.14. Operationele doelstelling 14: We streven naar meer overzichtelijkheid van de beschikbare havenkredieten .....	25
1.1.15. Operationele doelstelling 15: We zorgen voor een steviger maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse Zeehavens .....	25
2. De kust: multifunctioneel benaderd .....	27
2.1. Geïntegreerd Kustzonebeheer .....	27
2.1.1. Algemeen .....	27
2.1.2. Realisaties 2008.....	30
2.1.3. Te realiseren in 2009.....	31

2.2. Kustjachthavens .....	32
2.2.1. Algemeen .....	32
2.2.2. Realisaties 2008.....	33
2.2.3. Te realiseren in 2009.....	33
2.3. Vlaamse Hydrografie .....	34
2.3.1. Inleiding.....	34
2.3.2. Realisaties in 2008.....	34
2.3.3. Te realiseren in 2009.....	35
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar .....	37
Bijlage 2: Moties en resoluties .....	39
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten.....	40
Bijlage 4: Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassing aan bestaande regelgeving..	41
Lijst met gebruikte afkortingen.....	46

---



## Inleiding

Verschillende recente studies hebben aangetoond dat Vlaanderen een belangrijk gedeelte van de verworven welvaart dankt aan een uitstekende logistieke ligging. In een open, globaliserende wereld is die economische positie echter geen verworvenheid. Daarom hecht Vlaanderen belang aan het optimaal benutten en verder uitbouwen van de logistieke infrastructuur en het bereikbaar maken en houden van onze knooppunten. Logistiek en mobiliteit vormen cruciale schakels in een welvaarteconomische keten.

Vlaanderen moet blijven beseffen dat het geen grondstoffen heeft maar twee ontzettend sterke troeven zijnde onze logistieke ligging en onze brains, dus de opleiding die we bieden. De combinatie van die twee zal ons moeten helpen een product te blijven creëren dat we duurzame logistiek noemen, en dat zal ons helpen onze concurrentiële positie richting 2020 te behouden en zelfs te versterken. Als we dat niet doen riskeren we in een soort economische woestijn te vervallen, met minder aantrekken van nieuwe bedrijven, slechter scoren op het gebied van lokalisatie en vestigingen.

Eén van de belangrijkste opdrachten richting 2020 is het vrijwaren van onze concurrentiële positie. In het behalen van deze doelstelling spelen onze “gateways”, met onze vier Vlaamse zeehavens voorop, een cruciale rol. De vier Vlaamse zeehavens vervullen immers meer en meer een schakelfunctie in de logistieke keten van de geglobaliseerde wereldeconomie. De havens zijn in deze context de best geplaatste ketenregisseurs. Vanuit deze ketenregie fungeren zij tevens als onbetwiste motor van onze Vlaamse economie. In die zin biedt Flanders Port Area als beleidsinitiatief een ondersteuning en meer concrete invulling van het luik “Logistiek en Mobiliteit” van Vlaanderen-in-Actie.

Voor de realisaties in het kader van Flanders Port Area wordt verwezen naar de tekst van onderhavige beleidsbrief.

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

- Een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2008 en vooruitzichten voor 2009.
- 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 2008 en vooruitzichten voor 2009

## 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 2008

Op 20 juli 2008 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 ontwateringsinstallatie voor de onderhoudsbaggerspecie uit de havendokken op de Rechterscheldeoever.

Het gunningstraject voor de bouw en exploitatie van Amoras is ondertussen doorlopen. Voor de bouw wordt geopteerd voor een alternatieve financieringswijze. De bouwkosten worden gedeeltelijk gedragen door de aannemer en aan hem terugbetaald bij middel van mensualiteiten tijdens de exploitatiefase.

In 2007 en 2008 werd in het Churchilldok een eerste onderwatercel voor berging van onderhoudsbaggerspecie gerealiseerd.

In 2008 wordt ook gestart met de bouw van de mechanische ontwateringsinstallatie.

##### Te realiseren in 2009

In 2008 en 2009 wordt in het Churchilldok nog een tweede onderwatercel gerealiseerd. Hiervoor wordt in de begrotingen 2008 en 2009 telkens 7 miljoen euro uitgetrokken. De bijkomende onderwatercel is nodig omdat de mechanische ontwateringsinstallatie volgens de huidige vooruitzichten pas in 2011 zal operationeel zijn. Er zal in het Churchilldok een bergingscapaciteit van 3.300.000 m<sup>3</sup> gerealiseerd zijn, dit moet volstaan om de periode tot 2011 te overbruggen.

Voor dit project worden in 2008, 2009 en 2010 respectievelijk 16,7; 16,4 en 13,8 miljoen euro voorzien op de reguliere begroting.

### ***Project Callemansputte***

#### Realisaties 2008

Het slibstort van Callemansputte, aangelegd begin jaren '80 met een totale bergingscapaciteit van ongeveer 3 miljoen m<sup>3</sup>, is vol. Een herwaardering van de site is noodzakelijk. Zo wordt er voor gezorgd dat het onderhoudsslib van het Kanaal Gent-Terneuzen gedurende 15 jaar binnen het huidige slibdepot kan worden geborgen.

Op 4 juli 2008 heeft de Vlaamse Regering beslist om de herwaardering te laten gebeuren door middel van een contractuele PPS-opzet (via een DBFM/O-contract), momenteel wordt deze procedure opgestart. Er wordt een (Europese) oproep gelanceerd om kandidaten te vinden voor de onderhandelingsprocedure die moet leiden tot een DBFM/O-contract (Design, Build, Finance, Maintain & Operate).

#### Te realiseren in 2009

In 2009 wordt de procedure tot toewijzing van het DBFM/O-contract gefinaliseerd. Voor de realisatie van de herwaardering van de site worden de nodige kredieten voorzien in de meerjarenbegroting.

### ***Onderhoudsbaggerwerken Boudewijnkanaal***

#### Realisaties 2008:

Midden 2008 werden de drempels die de meeste hinder veroorzaken aan de schepen weggebaggerd. Het Boudewijnkanaal wordt in het midden terug gebracht naar een diepte van -7m zodat de toegankelijkheid met het binnenland verbeterd wordt.

#### Te realiseren in 2009:

In 2009, en daarna, worden de onderhoudsbaggerwerken op het Boudewijnkanaal verder uitgevoerd zodat in het kanaal de oorspronkelijke streefdiepte van -8,4m hersteld wordt.

### ***Onderhoudsbaggerwerken kanaal Oostende-Plassendale***

In het kanaal Oostende-Plassendale bestaat er momenteel een grote achterstand voor wat betreft de onderhoudsbaggerwerken. Er wordt in 2009 voorzien om de knelpunten op het kanaal die meest hinder veroorzaken aan de scheepvaart weg te werken.

## **B. Aanpassing maritieme toegankelijkheid**

### ***Scheldeverdieping***

#### Realisaties 2008

Nadat de vergunningen in Vlaanderen in december 2007 afgeleverd werden, zijn de verdiepingswerken in de Beneden-Zeeschelde begonnen. In 2008 wordt vooral de verruiming van de Beneden-Zeeschelde uitgevoerd. In Nederland werd in juli 2008 het Tracébesluit genomen. Er is beroep bij de Raad van State aangetekend. Tegen het eind van 2008 of begin 2009 (volgens de huidige inzichten) kunnen de nodige Nederlandse vergunningen bekomen worden.

In oktober 2008 wordt gestart met het uitvoeren van de compensatiemaatregelen in de Beneden-Zeeschelde, meer bepaald wordt estuariene natuur aangelegd in de zone tussen Fort Filip en Noordkasteel. Dit naar aanleiding van de verbreding van de Beneden-Zeeschelde en de aanleg van een zwaaizone.

#### Te realiseren in 2009

In 2009 kunnen dan ook de verruimingsbaggerwerken gestart worden in de Westerschelde. In de Westerschelde zal, ter bescherming van de fysieke systeemkenmerken van het estuarium, een aangepaste stortstrategie toegepast worden. De aangepaste stortstrategie heeft tot doel het meergeulensysteem in de Westerschelde blijvend te beschermen. Deze stortstrategie is ook flexibel, daar zij kan worden aangepast op basis van voortschrijdend inzicht en monitoring. Momenteel wordt het concept uitgewerkt en op punt gesteld, waarna de uitvoering zal volgen.

Hierdoor zal vanaf 2009 de verruiming een feit worden, zodat het beoogde doel, een tijongebonden vaart van schepen tot 13,10 m naar de Antwerpse haven kan gebeuren.

### ***Kanaal Gent-Terneuzen***

In de periode september 2007- maart 2008 is er op basis van het uitgevoerd onderzoek door de projectgroep KGT2008 een gedragen gemeenschappelijke Vlaams-Nederlandse probleemstelling ontstaan. De probleemstelling kreeg een unaniem positief advies van de adviserende partijen in het Stakeholders Advies Forum (SAF) en werd goedgekeurd door het Vlaams-Nederlandse ambtelijk orgaan, de Technische Scheldecommissie. Samen met Nederlands Staatssecretaris Tinneke Huizinga-Heeringa, bevoegd voor dit project, werd via ministeriële briefwisseling de gemeenschappelijk gedragen grensoverschrijdende probleemstelling onderschreven.

In de periode maart- oktober 2008 werd het vervolgtraject ingezet waarbij breed gezocht is naar oplossingsrichtingen voor de probleemanalyse. De meest performante oplossingsrichtingen worden vergeleken in een kosten-batenanalyse. De kosten-batenanalyse werd eind september 2008 afgerond. Daarna voert het Nederlands Centraal Planbureau een wetenschappelijk toets uit op de integrale kosten-batenanalyse en de gezamenlijke Vlaams-Nederlandse Commissie MER zal een advies uitbrengen op het milieu onderzoek.

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 maritieme toegang de nodige vervolgstappen getroffen worden.

### ***Het Scheur en de Pas van 't Zand***

#### Realisaties 2008

In tweede helft van 2008 worden de verbredingsbaggerwerken in de Pas van't Zand aangevat. Deze bredere doorgang zal er gerealiseerd worden om de toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge te verbeteren.

Verder zal het proefproject "topslib" in het najaar van 2008 verder afgewerkt worden. De bedoeling is een alternatieve baggerwijze toe te passen om op een economisch en ecologisch verantwoorde wijze verbeterde toegankelijkheid van de kusthavens te verzekeren.

#### Te realiseren in 2009

Verder zijn met betrekking tot de toegankelijkheid aan zeezijde van de haven van Zeebrugge een aantal afspraken gemaakt:



- Topslib in de voorhaven van Zeebrugge geeft aanleiding tot een verminderde toegankelijkheid en veiligheid. Er is rond de volledige problematiek van de aanslibbing in Zeebrugge blijvend onderzoek, dit zowel met betrekking tot het verlagen van het topslib met andere baggertechnieken, het bepalen van de ware nautische bodem met alternatieve meettechnieken, het zoeken naar optimale stortlocaties en het verminderen van de duur van het stroomvenster. In 2009 zullen de eerste rapporten daarover worden opgesteld.
- Na het proefproject zal de afdeling Maritieme toegang samen met de Beheerseenheid Mathematisch Model voor de Noordzee de mogelijke alternatieve baggerwijze concretiseren. Dit zou er kunnen voor zorgen dat door minder te baggeren met een andere techniek de problematiek van het topslib afneemt.

### ***Verbetering haventoeegang Oostende***

#### Realisaties 2008

Om de toegankelijkheid naar de haven van Oostende te optimaliseren wordt een nieuwe vaargeul naar de haven gerealiseerd in 2008. Deze vaargeul zal een diepte van 8,5 meter, en breedte van 150 meter hebben.

In 2008 werden de voorziene werken uitgevoerd, het ging hier om de afbraak van het Oosterstaketsel, de uitbreiding van de zwaaicirkel en de aanpassing van de kaaimuur op de hoek van de Visserijdoksluis.

Ook werden in 2008 de administratieve procedures verder doorlopen. Zo nam de Vlaamse regering akte van de conclusie van het plan-MER en besliste dat er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn om het Openbare Werken-plan uit te voeren.

Er werd een ontheffing van de MER-plicht gevraagd voor de bouw van de oostelijke dam en er werd een project-MER opgestart voor de westelijke dam.

Ondertussen werd een aanbestedingsdossier opgemaakt voor de aanbesteding van de fundering en de bovenbouw van de havendammen.

#### Te realiseren in 2009

Gezien de situatie met verminderde bescherming ingevolge de afbraak van het Oosterstaketsel - die volgens de experts maximaal 5 jaar mag duren, waarvan reeds 1 jaar voorbij is - moet onmiddellijk na de realisatie van de nieuwe toegangsgeul, een aanvang genomen worden met de bescherming van de zeebodem ter plaatse van de toekomstige dammen, waarna de eigenlijke bouw van de dammen moet starten. Alle voorbereidingen hiervoor worden getroffen.

De verdere aansluiting van de nieuwe vaargeul met de vaarpassen op de Noordzee zal afgewerkt worden.

### ***Tweede sluis Waaslandhaven***

#### Realisaties 2008

In 2008 werd de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor de tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven afgewerkt conform de standaardmethodiek MKBA.

De procedurele voorbereiding voorziet in achtereenvolgens: de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan haven van Antwerpen en het project-MER voor een tweede nautische toegang tot de

Waeslandhaven. Ondertussen lopen ook verschillende technische studies m.b.t. ontwerp en bouw van de sluis.

Het “ontwerp”project-MER werd reeds in de mate van het mogelijke voorbereid in afwachting van de definitieve goedkeuring van het Plan-MER SPHA (strategisch plan haven van Antwerpen). Dit project-MER wordt na de keuze van het planalternatief uit de plan-MER SPHA ter goedkeuring ingediend bij de cel MER.

Ondertussen werd verder gewerkt aan het aanbestedingsdossier (de studie en de opmaak van het bestek, alsook de plannen en de meetstaten) van de volledige sluis, de slibvang en de bijhorende bruggen. Ook werd ook de geologische stabiliteit van de bouwput, de toegangseul en de kaaimuren naar de sluis toe onderzocht.

In het kader van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurwerken werd de risicoanalyse uitgevoerd op het project en werden de nodige beheersmaatregelen opgesteld. In dit kader wordt in 2008 het aanbestedingsdossier van de sluis ter controle voorgelegd aan een “second opinion”.

Het ontwerp van de sluisgerelateerde gebouwen werd i.s.m. de Vlaamse Bouwmeester opgestart via de procedure van Open Oproep. Fase 1 (het maken van een voorontwerp door 5 laureaten) werd afgerond op 12 september 2008. In het najaar 2008 wordt gestart met fase 2 (de verdere detaillering van het winnende voorontwerp tot aanbestedings- en uitvoeringsplannen voor de sluisgebouwen).

#### Te realiseren in 2009

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde studies zal aan de Vlaamse Regering een gemotiveerd voorstel ter goedkeuring worden overgemaakt m.b.t. de 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 Waeslandhaven worden aanbesteed. Met betrekking tot de financiering zullen afspraken worden gemaakt met het havenbedrijf Antwerpen.

In 2009 wordt het ontwerp van de gebouwen op het sluisplateau verder afgewerkt, waarna dit in een later stadium via een aparte aanbesteding kan worden aanbesteed.

### ***Visartsluis en Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) Zeebrugge***

#### Realisaties 2008

Reeds in juli 2007 werd de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) van het Strategisch Haveninfrastructuurproject afgerond. Er wordt momenteel een ProjectMER-procedure voorbereid.

Op basis van de resultaten die uit deze MER-procedure komen, en op basis van een geactualiseerde MKBA zal dan beslist worden met welk alternatief verder zal gewerkt worden.

#### Te realiseren in 2009

Na het selecteren van het alternatief zal er een technische uitwerking opgestart worden van het weerhouden alternatief.

### ***Droogzetting sluishoofden Vandammesluis te Zeebrugge***

Er werd in 2008 verder gewerkt aan de studie rond het droogzetten van de sluishoofden van de Vandammesluis te Zeebrugge.

Het eerste deel van de studie naar de droogzetting van de sluishoofden is afgerond. In het tweede deel van deze studie zal – onder begeleiding van een studiebureau – overgegaan worden tot de effectieve droogzetting van de sluishoofden.

Vermoedelijk zal de eerste droogzetting ten vroegste in 2009 kunnen plaats vinden.

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

#### **A. Nautische ketenbenadering en verdere uitbouw van de ScheldeRadarKeten**

##### *Westerschelde Planner (WESP)*

De Westerschelde Planner (WESP) wordt reeds geruime tijd gebruikt als informatica-instrument voor het plannen van de op- en afvaart van grote zeeschepen en schepen naar en vanuit de Scheldehavens. Het systeem is vooral van belang voor een veilige en vlotte vaart van de tijgebonden zeevaart. WESP houdt rekening met allerlei veiligheidsfactoren: actuele waterstand, beschikbare diepte op de Scheldebempels, diepgang van het schip, de vereiste kielspeling, vaarsnelheid, tijdsmarges waarbinnen een veilige op- of afvaart mogelijk is. Op basis daarvan stelt WESP voor ieder tijgebonden schip een individueel vaarplan op. WESP wordt verder geperfectioneerd. Zo zal WESP ook nauwkeurig rekening kunnen houden met de beschikbare breedte in de verschillende vaargeulen van de Schelde.

##### *Automatic Identification System (AIS)*

AIS voor de zeevaart is volledig werkzaam in het werkingsgebied van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mendingen). Het vormt een geïntegreerd beeld met het radarbeeld van de Schelderadarketen en levert zo bijkomende informatie voor de verkeersleiders. AIS zorgt voor automatische gegevensuitwisseling zoals naam, bestemming, positie, koers en snelheid van het zeeschip. Hierdoor hoeven de verkeersleiders bepaalde gegevens niet meer te controleren, beschikken ze over een accurater verkeersbeeld en kunnen ze het verkeer beter begeleiden.

Ondertussen wordt verder met Nederland onderzocht hoe ook AIS voor binnenvaart in het Scheldegebied kan worden toegepast ter uitvoering van de Europese RIS-richtlijn. Dit zal het opvolgen van de binnenscheepvaart vereenvoudigen. De identiteit van de binnenschepen is immers onmiddellijk helder. Dit zal de mondelinge gegevensuitwisseling tussen schip en de VTS-centrales gevoelig doen verminderen.

##### *Elektronische Zee- en Scheldekaart en elektronische peilplannen*

In 2008 zijn opnieuw stappen gezet in de verbetering van deze belangrijke navigatie-ondersteunende middelen voor de kapitein en de loods. De elektronische peilplannen vervangen de papieren peilkaartjes. Zo kan de loods op digitale wijze de diepte van de vaargedeelten verifiëren.

In 2009 zullen deze elektronische instrumenten volledig op punt zijn gesteld.

Verder is een elektronische Scheldekaart van essentieel belang voor de portable pilot units "SNMS" (Schelde Navigator voor Marginale Schepen). De Vlaamse loodsen van de hoogste categorie zullen nog voor de Scheldeverdieping van een SNMS-toestel gebruik kunnen maken. Via een laptop en met toepassing van GPS en een elektronische Scheldekaart, krijgt de loods tot op centimeters nauwkeurige informatie over de positie en bewegingen van het beloodste schip. Dit bevordert het veiliger loodsen van marginale schepen met uitzonderlijke afmetingen.

##### *Uitbreiding radardekkingsgebied, VTS zone tot zeesluis Wintam*

In 2007 werden de voorbereidingen getroffen om het de VTS-zone rond de zeesluis van Wintam te voorzien van radardekking. Dit jaar zijn deze werken in uitvoering. Het betreft het plaatsen van drie radarsensoren. Hiervoor werd een bedrag van 940.000 euro vastgelegd. De oplevering is voorzien in het eerste kwartaal van 2009.

*Van VTS tot VTMS*

VTMS staat voor Vessel Traffic Management Information Services. De concrete invulling hiervan is de nautische ketenbenadering. Gelet op de toenemende schaalvergroting van de scheepvaart is het vanuit transporteconomische overwegingen belangrijk dat zo efficiënt en veilig mogelijk van de beschikbare varwegcapaciteit gebruik wordt gemaakt. Daarom streeft de nautische ketenbenadering een optimale samenwerking na tussen de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten, de loodsdiensten en de overige nautische dienstverleners. De samenwerking in het kader van de ketenbenadering beoogt een doelmatige en vlotte verkeersafwikkeling vanaf zee tot in de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd, waarbij de wachttijden voor de scheepvaart tot een minimum worden beperkt. Het is de ambitie om in 2009 over te gaan tot de implementatie op basis van de resultaten van een onderzoek. Het vertrekpunt van het onderzoek is een grondige analyse van de oorzaken van de wachttijden. Verder zal ook de lopende monitoring van de wachttijden worden verfijnd. Uit de analyse van de oorzaken van de wachttijden zullen remediërende maatregelen worden afgeleid.

Ondertussen wordt verder werk gemaakt van de creatie van een havencoördinatieplatform per haven. In dergelijk lokaal platform worden op een gemeenschappelijke werkvloer alle actoren die betrokken zijn bij de afwikkeling van een scheepsreis, fysiek verzameld om een optimale coördinatie, gegevensuitwisseling en samenwerking te realiseren. Het is de bedoeling om tegen 2014 voor de haven van Antwerpen een volledig nieuw coördinatiecentrum op te richten op een centrale locatie. De locatie tussen de Berendrecht- en de Zandvlietsluis hiervoor in aanmerking. In de haven van Zeebrugge is het inrichten van de gemeenschappelijke werkvloer het verst gevorderd. De gemeenschappelijke werkvloer voorziet voor elke betrokken partner in de afhandeling van de nautische keten een werkruimte, zodat de communicatie tussen alle partijen optimaal zal verlopen.

*Het Centraal BrokerSysteem (CBS)*

Het snel, accuraat en digitaal uitwisselen van actuele gegevens tussen alle betrokken actoren is binnen het concept ketenbenadering van primordiaal belang. Het CBS heeft zijn nut bewezen als centrale draaischijf van deze elektronische informatie-uitwisseling. Hoe deze gegevensuitwisseling nog kan worden geoptimaliseerd, zal blijken uit de voormelde studie ketenbenadering. In 2008 zijn de koppelingen gerealiseerd met het EMSA (European Maritime Safety Agency) in het kader van het uitwisselen van informatie met betrekking tot gevaarlijke lading aan boord van zeeschepen en dit volgens de regels van SafeSeaNet. Inzake de aansluiting op SafeSeaNet, een pan-Europees informatienetwerk voor het uitwisselen van scheepvaartgegevens, vervult Vlaanderen een voortrekkersrol.

*Investerings in VTS-infrastructuur*

De investeringen in VTS-infrastructuur binnen de havengebieden zitten grotendeels op schema. In het havengebied Antwerpen werd de volledige radarapparatuur vernieuwd in 2008. Hieraan is een bedrag besteed van 5.100.000 euro. In 2008 is in het havengebied van Gent en Zeebrugge het radiocommunicatiesysteem vernieuwd en dit voor respectievelijk een bedrag van 1.400.000 en 500.000 euro.

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

In het kader van de overeenkomsten met de havens ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten, bedraagt de toegekende subsidie in 2008 bedraagt 17.757.000 euro voor de vier Vlaamse zeehavens samen. Daartegenover staat o.m. de verplichting van de havenkapiteinsdiensten om per haven de wachttijden en de scheepvaartongevallen te registreren. Samen met de betrokken havenkapiteinsdiensten wordt op structurele basis nagegaan hoe de oponthouden en incidenten kunnen worden verminderd.

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

### *Uitvoering verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer*

Het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer is samen met de drie andere Scheldeverdragen op 1 oktober 2008 van kracht geworden. Het verdrag verzekert een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse inspraak in het nautisch beheer van de maritieme vaarwegen in het Scheldegebied. Vooruitlopend op deze verdragsrechtelijke verankering werd het gemeenschappelijk nautisch beheer reeds enige jaren succesvol in de praktijk toegepast. Hierdoor en dank zij de voorbereidingen van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, het verantwoordelijke beleidsorgaan, kan het verdrag soepel en probleemloos in werking treden. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een goed functionerend Vlaams-Nederlands beheersorgaan dat instaat voor de dagelijkse coördinatie en veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. De beslissingsprocedures van de GNA worden periodiek geëvalueerd om waar nodig bij te sturen.

Het totaal aantal ongevallen in het Scheldegebied vertoont jaarlijks een globaal dalende tendens. In 2006, 2007 en in 2008 tot heden, heeft er zich geen enkel zwaar ongeval voorgedaan. Deze verbetering van de nautische veiligheid heeft positieve gevolgen voor de externe veiligheid, nl. de veiligheid van de omgeving en de oeverbevolking. De externe veiligheidsrisico's liggen overal ruimschoots onder de Nederlandse norm. Dit is voor een groot deel te danken aan de door de Permanente Commissie ingevoerde maatregelen die de kans op scheepsaanvaringen reduceren. De maatregelen richten zich op een betere planning en begeleiding van het scheepvaartverkeer, een veiliger en efficiënter gebruik van de vaarwegcapaciteit en het introduceren van geavanceerde navigatie-ondersteunende hulpmiddelen. In haar veiligheidsprogramma 2008-2010 heeft de Permanente Commissie een reeks bijkomende preventieve maatregelen opgenomen. Het betreft onder meer verkeersmaatregelen voor de binnenvaart, de recreatievaart en de binnencruises om onveilige interferenties met de zeevaart te voorkomen. Op basis van de monitoring van de nautische veiligheid beoordeelt de Permanente Commissie trouwens continu of er additionele maatregelen vereist zijn.

### *Nautische ketenbenadering*

De nautische ketenbenadering voor Zeebrugge is reeds begin 2007 op punt gesteld en zal verder worden geoptimaliseerd.

De situatie op de Schelderivier met vier havens en twee overheden is complexer, maar toch worden ook hier stapsgewijs vorderingen gemaakt. Zo heeft de Permanente Commissie beslist tot het uitvoeren van proefvaarten op het kanaal Gent-Terneuzen voor het verhogen van de maximaal toegelaten scheepsbreedte van 34 tot 37 meter. Begin 2009 zal de Permanente Commissie de resultaten van de proefvaarten evalueren.

Simulatie-onderzoek heeft uitgewezen dat, door het toepassen van flankerende veiligheidsmaatregelen, de op- en afvaartmogelijkheden van grote containerschepen naar/vanuit Antwerpen kunnen worden opgetrokken. Nauw overleg tussen alle betrokken actoren zal de implementatie verzekeren.

Verder loopt er een gedegen onderzoek naar de afwikkeling van het scheepvaartverkeer in relatie tot het verwachte scheepsaanbod en naar de grenzen van de verkeersintensiteit en de maximale scheepsafmetingen, rekening houdend met een verdiepte Schelde. De studieresultaten zullen bepalend zijn voor het treffen van de nodige nautische beheersmaatregelen.

### *Loodsgeldtarieven*

Op 14 maart 2008 heeft de Vlaamse Regering ingestemd met de uitgangspunten en principes van een nieuwe, kostendekkende loodsgeldtariefstructuur. Het nieuwe systeem is transparant en is gebaseerd op de actuele kosten van de DAB Loodswezen. De kostendekking wordt objectief verspreid over de verschillende scheeps categorieën. Het nieuwe tariefsysteem zal in werking treden per 1 januari 2009.

Jaarlijks zal een benchmark uitwijzen of de loodskosten en -tarieven voor de Vlaamse zeehavens in lijn blijven met die voor de havens in de Hamburg-Le Havre range. Aldus kan zo nodig worden ingegrepen ter vrijwaring van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens.

#### *Scheepvaartbegeleidingsdecreet*

Op 13 juni 2006 werd reeds het decreet betreffende het de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, het zogenaamde Scheepvaartbegeleidingsdecreet, in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Het decreet vormt enerzijds de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG (Monitoringrichtlijn) en anderzijds de vastlegging en de groepering van de Vlaamse bevoegdheden inzake het begeleiden van de scheepvaart en het MRCC.

Om het decreet tot uitvoering te kunnen brengen, waren er een aantal besluiten van de Vlaamse Regering en van de minister nodig. In eerste instantie werden hiertoe een aantal besluiten gepubliceerd die betrekking hebben op de verdere omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG. Het gaat hierbij om de volgende besluiten:

- Besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende de opleiding, de kwalificatie en de 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;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum;
- Ministerieel besluit van 26 oktober 2007 betreffende de bevoegde diensten in het kader van de begeleiding van de scheepvaart en het MRCC en bepalingen over de bevoegdheden van bepaalde personeelsleden;
- Besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet;
- Ministerieel besluit van 26 oktober 2007 betreffende het elektronisch berichtenverkeer in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet;
- Ministerieel besluit van 30 oktober 2007 betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet.

Voor de periode 2008-2009 dienen er voor de verdere uitvoering van het decreet nog een aantal bijkomende besluiten te worden vastgesteld, die onder meer betrekking hebben op de invulling van de ketenbenadering, het vaststellen van voorwaarden voor het verkrijgen van een koppeling met of informatie uit het centraal beheersysteem, een nieuwe regeling met betrekking tot de havenkapiteinsdiensten en de invulling van taken die aan de competente autoriteit werden opgedragen.

#### *Alternatief beloodsingsconcept en vernieuwing beloodsingsmiddelen*

De onderhandelingsfase voor het verweven van de nieuwe, moderne beloodsingsmiddelen op zee wordt in het derde kwartaal van 2008 afgerond zodat de Vlaamse Regering nog voor eind 2008 over een gunningsvoorstel kan beslissen. De nieuwe beloodsingsvloot komt in 2010-2012 in dienst. Hierdoor zal de dienstverlening aan de scheepvaart efficiënter verlopen. De wachttijden voor schepen die een loods aan boord moeten nemen, zullen verminderen. Bovendien kunnen de nieuwe beloodsingsmiddelen ook onder slechte weersomstandigheden blijven functioneren, waardoor de continuïteit van de dienstverlening verzekerd is.

#### *Samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten*

De samenwerkingsovereenkomsten zijn op 29 mei 2008 ondertekend en treden op 1 januari 2009 in werking. Deze overeenkomsten beogen een verdergaande samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdienst in het Scheldegebied. Het betreft de operationele samenwerking ten aanzien

van de nieuwe beloodsingsmiddelen op zee, waarvoor ook de Nederlandse loodsdienst de nodige investeringen zal doen. Verder regelen de overeenkomsten een aantal financiële aspecten inzake de operationele inzet van die nieuwe beloodsingsvloot, in het bijzonder de verrekening van de wederzijds daarvoor gemaakte kosten, en inzake het vaststellen van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart.

#### *Vernieuwing en verbetering van de Vlaamse vloot*

Het dossier betreffende de bouw van een multifunctioneel vaartuig voor het kustgebied heeft vertraging opgelopen. Er is nog geen duidelijke beslissing van de federale overheid of en in welke mate ze in het project wil participeren.

#### **C. Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC)**

De interne uitbouw van de functionaliteiten van het MRCC is afgerond. De koppelingen met het Centraal Broker Systeem en Safe Sea Net zijn gelegd. Nu wordt volop gewerkt aan koppelingen en samenwerking met federale informatiesystemen: het Maritieme Informatie Kruispunt in Zeebrugge, de 40SmdSAR van de Luchtmacht en het ASTRID-radionetwerk voor hulpdiensten.

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

De werkplatformen voor de aanmaak van elektronische kaarten en peilplannen zijn in de loop van 2008 verder uitgebouwd zowel in Oostende voor de kustzone als in Antwerpen voor de Schelde. Een knelpunt hierbij is het aanwerven van de nodige cartografen. Door de krapte op de arbeidsmarkt zijn vijf vacatures niet ingevuld. De volledige uitbouw van een kennis- en productiecentrum is daarom noodgedwongen doorgeschoven naar 2009. Dan moet het tijdsverloop tussen de hydrografische lodingen en de aanmaak en de ter beschikkingstelling van elektronische peilplannen gereduceerd zijn tot maximaal 7 kalenderdagen.

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

Wereldwijd heerst er een grote schaarste op de maritieme arbeidsmarkt, zo ook in Vlaanderen. Die schaarste heeft niet alleen gevolgen voor de zee-, binnenvaart- en visserijsector maar voor de gehele maritieme cluster (havens, maritieme toeleveranciers, Vlaamse overheid, loodsdiensten, de Vlaamse Vloot bij het agentschap MDK, VTS diensten, enz.).

Waar bijv. in Nederland het aantal studenten dat een maritieme opleiding volgt, sinds enkele jaren blijft stagneren, is er in Vlaanderen echter een groeiende belangstelling voor maritieme opleidingen. Zo is het aantal studenten op de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen sedert het academiejaar 2000/2001 verdubbeld, in afwijking van de algemene Europese trend. Dit is voor een belangrijk deel te wijten aan de campagne “areyouwaterproof”, een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse overheid, de maritieme sector en de opleidingsinstellingen.

De promotie van maritieme beroepen en opleidingen wordt actief voortgezet.

### **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. In september 2008 worden alle betrokken partijen hierover rond de tafel gebracht en zal, indien hierover overeenstemming is, een actieplan

opgemaakt worden. Er zijn acties en maatregelen in uitwerking die betrekking hebben op het Vlaamse achterland enerzijds en op het Europese hinterland anderzijds.

In najaar 2008 wordt een studie opgestart met betrekking tot “uitwerking van een gemeenschappelijke hinterlandstrategie van de zeehavens: omgevingsanalyse”. De looptijd van de studie is 6 maanden.

In de loop van 2008 werd intern onderzoek verricht naar de impact van de spoorsubsidies op de binnenvaart. Er werd in dit kader ook overleg gepleegd met de federale overheid met betrekking tot de in voorbereiding zijnde nieuwe spoorsteunmaatregelen.

Daarnaast wordt verder gewerkt aan concrete projecten ter ontsluiting van de Vlaamse zeehavens. Deze projecten kunnen vanzelfsprekend meerdere doelstellingen invullen, dan louter ontsluiting van de zeehavens. Voor deze projecten wordt verwezen naar de Beleidsbrief Openbare Werken 2009 van minister Hilde Crevits, Vlaams minister voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

### ***Westelijke ontsluiting Waaslandhaven***

#### Realisaties 2008:

In 2008 werden de voorbereidende werken voor de realisatie van de westelijke ontsluiting - verplaatsing pompstation Stenengoot: Ontwerpstudie en MER-procedure opgestart.

Het bouwkundig ontwerp voor de westelijke ontsluiting werd verder uitgewerkt

#### Te realiseren in 2009:

In 2009 worden de voorbereidende werken ter realisatie van de westelijke ontsluiting afgewerkt (eind voorzien in juli 2009). De MOBER- en MER-procedure voor de westelijke ontsluiting worden verder gezet. De studie, bouwaanvraag en aanbesteding van de voorbereidende werken voor westelijke ontsluiting (verplaatsing pompstation Stenengoot - verhogen rotonde aan Haendorpweg - realisatie fly-over rotonde PSA) worden aangevat.

## **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***

De strategische plannen voor de havens van Gent, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen zijn opgemaakt. Momenteel gaat de aandacht uit naar het organiseren van de uitvoering van de strategische plannen. In de haven van Gent zijn daartoe de nodige structuren opgericht. Dit gebeurt steeds in nauw overleg met de desbetreffende provinciegouverneurs.

Wat betreft de haven van Antwerpen is in 2008 intensief gewerkt aan de opmaak van de planMER. In november 2007 was het grootste gedeelte van de effecten in beeld gebracht. Op procedureel vlak heeft een juridisch advies een en ander bijgestuurd, op inhoudelijk vlak is gewerkt aan de beschrijving van een Meest Maatschappelijk Haalbaar Alternatief (MMHA), waarin het inmiddels voortschrijdend inzicht en de bezorgdheden van de betrokken actoren verwerkt zijn. Het planMER is ingediend ter conformverklaring op 15 september 2008.

Na conformverklaring zal een beslissing aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden waarin het MMHA voorgesteld zal worden als alternatief om enerzijds verder onderzoek op te verrichten, anderzijds te vertalen naar een RUP en naar een actieprogramma wat de niet ruimtelijke maatregelen betreft.



## ***AfbakeningsGRUPs voor zeehavens***

### Realisaties 2008

De definitieve afbakening van het zeehavengebied Gent was reeds afgerond met het GRUP van 2005. Voor wat betreft de haven van Zeebrugge is de procedure voor het afbakeningsGRUP van het zeehavengebied momenteel lopende. Op 5 september 2008 zijn door de Vlaamse Regering de nodige beslissingen genomen m.b.t. de voorlopige vaststelling gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan haven Zeebrugge met afbakening zeehavengebied. Dit betekent dat de formele procedure tot definitieve vaststelling kan starten. Een definitieve vaststelling wordt ten vroegste tweede helft 2009 verwacht.

De opdracht voor de opstart van de GRUPprocedure voor de haven van Oostende werd gegeven begin maart 2008 aan de hand van de goedkeuring van het principiële programma. Op basis van de huidige planning m.b.t. het projectMER is de plenaire vergadering van het afbakeningsGRUP voorzien in maart 2009, waarna de voorlopige vaststelling van het ontwerpGRUP en het openbaar onderzoek volgen.

Voor de haven van Antwerpen bevindt het voorbereidende werk (strategisch plan, RVR, plan MER) voor het opstarten van de eigenlijke procedure voor opmaak van een afbakeningsGRUP zich in een eindfase. Na de conformverklaring van het planMER, die ingediend is op 15 september 2008, kan formeel de voorbereiding tot principiële programma starten. Hiervoor was reeds in 2008 een ambtelijke werkgroep actief.

### Te realiseren in 2009

Vanuit het havenbeleid zal verder inhoudelijk geparticipeerd worden in de vervolgstappen in de strategische planprocessen om op zo kort mogelijke termijn te komen tot een afbakeningsGRUP voor elke zeehaven (Antwerpen, Oostende en Zeebrugge). De organisatorische trekkersrol voor de totstandkoming van de afbakeningsGRUPs is vanzelfsprekend een bevoegdheid van de Vlaamse minister bevoegd voor ruimtelijke ordening.

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

### Realisaties 2008

Op 23 maart 2008 werd het decreet van 1 februari 2008 tot wijziging van het havendecreet van 2 maart 1999 in relatie met het Gemeentedecreet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Dit decreet voert een specifieke organieke regeling in voor de autonomie gemeentelijke havenbedrijven, gebaseerd op de relevante bepalingen van de wet Erdman en het nieuwe gemeentedecreet. In het kader van de gelijke werkingsvoorwaarden en deugdelijk bestuur wordt ook voorzien in de verplichting om over een directiecomité te beschikken, gebruik te maken van een analytische boekhouding en gebruik te maken van een dienst interne audit. Ook enkele dode of uitgevoerde bepalingen worden geschrapt uit het Havendecreet.

Het nieuwe subsidiebesluit is goedgekeurd door Vlaamse Regering op 14 december 2007 en gepubliceerd in Belgisch Staatsblad van 7 februari 2008;

De nieuwe overeenkomsten sluisen zijn, in overleg met de betrokken havenautoriteiten, opgemaakt. Ze doorlopen de nodige administratieve procedure in de tweede helft van 2008 om vervolgens formeel ondertekend te kunnen worden.

Voor de subsidiëring van de Havenkapiteindiensten, dat van het havendecreet overgeheveld wordt naar het scheepvaartbegeleidingsdecreet, is er een ontwerp afgewerkt door het Vlaams gewest, in overleg met de betrokken havenbedrijven. De nodige administratieve procedure wordt in de tweede helft van 2008 doorlopen.

#### Te realiseren in 2009

Het havendecreet voorziet dat er een uniforme regeling komt voor de concessies tussen het Vlaams Gewest en de havenbedrijven (art. 18, § 2). In de tweede helft van 2008 zal een opdracht uitgeschreven worden voor de aanstelling van een onafhankelijk taxateur, dit voor de bepaling van de waarde van de gronden in de havens en de vertaling ervan in concessievoorwaarden en –prijzen.

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

#### *Samenwerking inzake EU regelgeving*

Zie operationele doelstelling 1.1.12

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

Naar aanleiding van de in 2007 gemaakte afspraken tussen de Vlaamse en de federale overheid inzake de vertegenwoordiging van België in de International Maritime Organisation (IMO), wordt op regelmatige tijdstippen een overlegmoment georganiseerd, waar ambtenaren uit de Vlaamse en ambtenaren uit de federale overheid samen zitten en als gelijkwaardige partners overleg plegen over gemeenschappelijke thema's, waarna bijgevolg een gezamenlijk Belgisch standpunt kan geformuleerd worden. Op deze manier wordt op internationaal niveau steeds een coherent Belgisch standpunt uitgedragen, onafhankelijk van het feit of de vertegenwoordiger behoort tot de Vlaamse of de federale overheid. De taakverdeling werd geactualiseerd en de taken gecoördineerd. Deze samenwerking wordt nog verder versterkt.

#### *Wijzigingen uitvoeringsbesluiten Scheldereglementen*

##### Realisaties 2008

Vlaanderen heeft, in nauw overleg en in samenwerking met de federale overheid, een stappenplan opgesteld tot het actualiseren en aanpassen van de scheepvaartreglementen op de Schelde. De veranderende Europese en internationale regelgevingen worden hierbij opgenomen. Het voornoemde heeft als doel gebruiksvriendelijke reglementen te bekomen, ter bevordering van een vlotte en veilige scheepvaart op de Schelde.

Wat betreft reglementen met een Vlaams als Nederlands karakter, wordt overleg gepleegd met de Nederlandse partners.

##### Te realiseren in 2009

In 2009 worden vooreerst de reglementen van het Kanaal Gent-Terneuzen en de Beneden-Zeeschelde aangepakt. Na voltooiing worden de reglementen voor de Westerschelde, in samenwerking met Nederland, uitgewerkt.

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

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

Het overleg met het beleidsdomein LNE is verder uitgebreid. Er werd meegewerkt aan verscheidene studies en rapporten met betrekking tot de emissies van transport en de scheepvaart. Zo werd er meegewerkt aan het MIRA-T 2007 rapport, de EMMOSS-studie van de VMM en een studie over de analyse van de implicaties voor Vlaanderen van beleidsmaatregelen voor de internationale scheepvaart inzake klimaat en verzurende emissies ook gekend als “implivaart” van LNE.

Met LNE zijn verdere afspraken gemaakt omtrent de milieustandpunten in internationale fora zoals de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het departement Mobiliteit en Openbare Werken trad in 2007-2008 ook op als facilitator in de dialoog tussen LNE en de scheepvaartsector waaronder de standpuntbepaling ter voorbereiding van de Marine Environment Protection Committee (MEPC)-vergaderingen van de IMO in 2007.

#### *Task Force Westerschelde / Task Force Kanaalzone Gent-Terneuzen*

##### Realisaties 2008

Ter bevordering van het vlotte verloop van de procedures en de besluitvorming van de grote projecten in en rond het Schelde-estuarium, wordt aan Vlaamse zijde reeds geruime tijd een systematisch overleg georganiseerd. Deelnemers aan het overleg komen uit de verschillende Vlaamse en provinciale diensten en de havenbedrijven. Op deze manier kan worden geanticipeerd op eventuele problemen en vertragingen die zich bij de uitvoering van de projecten kunnen voordoen. Mede dankzij de coördinatie van de werkzaamheden van de verschillende diensten binnen de Task Force Westerschelde konden de noodzakelijke vergunningen voor de Scheldeverdieping eind 2007 afgeleverd worden zodat de werkzaamheden onmiddellijk konden aanvangen. Voor wat betreft de start van de werken op Nederlands grondgebied, was de goedkeuring van de Scheldeverdragen een noodzakelijke voorwaarde. Vanuit de Task Force werd zorg gedragen voor de noodzakelijke permanente contacten die ertoe geleid hebben dat op 8 juli 2008 de Nederlandse Eerste Kamer heeft ingestemd met de vier Scheldeverdragen.

De Task Force Kanaalzone Gent-Terneuzen heeft de grensoverschrijdende onderzoeken ter formulering van een gemeenschappelijke toekomstvisie voor de Kanaalzone Gent-Terneuzen van nabij opgevolgd zodat deze tijdig afgerond konden worden.

##### Te realiseren in 2009

Zowel de Task Force Westerschelde als de Task Force Kanaal Gent-Terneuzen zetten de werkzaamheden verder in 2009. Onder meer de afstemming tussen de verschillende administraties over de aanpak, de uitvoering en de interpretatie van de resultaten van de bestuurlijke monitoring van de verschillende projecten van de OS2010 en het formuleren van een Vlaamse standpunt hierbij, is nog volop bezig. Ook andere Vlaamse projecten vereisen verder overleg. Hierbij gaat het over de afstemming van alle Vlaamse projecten, met inbegrip van de veiligheids- (geactualiseerd Sigmaplan) en natuurprojecten zowel deze in het kader van het Sigmaplan als de grensoverschrijdende projecten (Zwin en Hedwigepolder.)

Ook de beleidscoördinatie tussen de verschillende administraties en instellingen wordt verder gezet. De Task Force Westerschelde zal onder meer zorg dragen voor de positiebepaling van Vlaanderen in de materies die in het Politiek en Ambtelijk College van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie worden behandeld en blijvende inspanningen worden geleverd ter bevordering van de Vlaams – Nederlandse samenwerking.

### ***Samenwerking in de planprocessen met betrekking tot de Vlaamse zeehavens***

In 2009 zal er ook steeds voldoende aandacht uitgaan naar de samenwerking tussen alle actoren betrokken bij het proces dat uiteindelijk moet resulteren in de implementatie van de Strategische plannen in alle Vlaamse havens. Er zal daarom gestreefd worden naar een permanent en gestructureerd overleg tussen Mobiliteit en Openbare Werken – Leefmilieu Natuur en Energie – Ruimtelijke ordening Woonbeleid en Onroerend erfgoed, en dit om de planningsprocessen overzichtelijk aan te pakken.

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

##### ***Overleg over het Subsidiebesluit Haveninfrastructuur***

Er is een toelichtingvergadering georganiseerd voor de havenbedrijven m.b.t. de toepassing van het nieuwe subsidiebesluit. De omzendbrief MKBA, horend bij het subsidiebesluit, werd afgewerkt.

#### **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 2008

De ratificatieprocedure voor de vier Scheldeverdragen werd op 28 augustus 2008 afgerond met de uitwisseling van de Vlaamse en Nederlandse notificatieakten. Hierdoor kunnen de Verdragen voor het einde van 2008 in werking treden.

Cruciaal hierbij is de implementatie van het Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de Samenwerking op het gebied van het Beleid en het Beheer in het Schelde-estuarium. De door dit Verdrag voorziene oprichting van een Uitvoerend Secretariaat, werd reeds in de loop van 2008 voorbereid via Vlaams-Nederlandse afspraken in de Technische Scheldecommissie. Een plan van aanpak werd reeds opgesteld.

Verskillende inhoudelijke Werkgroepen werden opgericht: de Werkgroep Ontwikkelingsschets 2010 waarin vertegenwoordigers van de verschillende betrokken administraties betrokken zijn, de Werkgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen die eens studie uitvoert naar de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de kanaalzone, en een Werkgroep Onderzoek en Monitoring die de Vlaamse en Nederlandse inspanningen terzake op elkaar afstemmen en coördineren.

###### Te realiseren in 2009

In 2009 worden de voornoemde organen, zoals het Uitvoerend Secretariaat, en de Werkgroepen (de werkgroep Ontwikkelingsschets 2010, de werkgroep Kanaalzone Gent-Terneuzen en de werkgroep Onderzoek en Monitoring) verder uitgewerkt en operationeel gemaakt.

Het Uitvoerend Secretariaat maakt deel uit van de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie (VNSC), die formeel van start gaat nadat de Scheldeverdragen, eind 2008, zijn geratificeerd. Met andere woorden wordt dus voornamelijk in de loop van 2009 de VNSC uitgebouwd.

De VNSC zal de langdurige, goede samenwerking in de TSC bestendigen en verder uitbreiden. De VNSC zal bestaan uit een Politiek College, dat het gemeenschappelijk beleid zal bepalen en besluiten zal nemen, een Ambtelijk College, dat de administratieve coördinatie zal verzorgen en het Uitvoerend Secretariaat, dat beide colleges administratief en organisatorisch zal ondersteunen.

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

In de huidige planningsprocessen speelde deze interactie vooral in de haven van Antwerpen een grote rol en vormen de eisen die gesteld worden door de vogel- en habitatrichtlijn een belangrijke randvoorwaarde.

De visie die vorm gekregen heeft in de achtergrondnota natuur, zijnde de proactieve ontwikkeling van grote eenheden natuur in plaats van compensatie per project, is verder meegenomen in de uitwerking van het planMER van de haven van Antwerpen en zal op die manier ook een plaats krijgen in het afbakeningsGRUP.

Conform de beslissing van de Vlaamse regering dd. 05/09/2008 zal bij wijze van actieve compensatie voor de verdere uitbouw van de voorhaven van de haven van Brugge-Zeebrugge, en dit in navolging van de analyse en conclusies van de “passende beoordeling” bij het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, de uitbreiding van het Sterneneiland tot 22 ha, waarvan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag werd ingediend op 16 mei 2007, gestart zal zijn tegen einde 2008 en zal hiervoor ten spoedigste de stedenbouwkundige vergunning worden afgeleverd. Enkele weken na het verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning zullen de werken worden aangevat.

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

Binnen het programma Flanders Port Area wordt, onder andere, nagegaan hoe Vlaanderen bij promotionele activiteiten in het buitenland, de Vlaamse havens beter kan promoten. Flanders Port Area werkt actiepunten uit met betrekking tot het export- en promotiebeleid, het gaat ondermeer over:

- een Code of Conduct
- brandbuilding
- een overleg over havenpromotie
- een promotiefilm

#### Realisaties 2008

##### *Code of Conduct*

Op 22 februari 2008 ondertekenden de vier havens de “Code of Conduct”. In deze principeverklaring spreken de vier havens onderling af hoe ze zich inzake promotiebeleid gezamenlijk zullen inzetten en welke gezamenlijke waarden ze voor het promotiebeleid in het buitenland in acht zullen nemen. Via een structureel overleg havenpromotie (zie verder) worden de gezamenlijke waarden en sterkten dieper geconcretiseerd.

##### *Brandbuilding positionering en merkarchitectuur*

Medio april 2008 is een brandbuildingstudie afgerond die het merk “Flanders Port Area”, op zodanige wijze op de kaart moet zetten dat het de individuele merken van de vier Vlaamse havens ondersteunt en versterkt ten aanzien van de andere havens, zowel in de Hamburg-Le Havre range als in de ruimere

regio, als wereldwijd. Met de brandbuildingstudie is een merkarchitectuur bepaald en is het kwaliteitslabel “Connected by Flanders Port Area” ontworpen dat de merken van de vier individuele havens en van de private ondernemingen in de havens in het buitenland moet versterken.

Met het kwaliteitslabel “Connected by Flanders Port Area” wordt coherentie nagestreefd in de communicatie naar onderscheiden doelgroepen en klanten in het buitenland. Connected by Flanders Port Area zal ingezet worden bij individuele en gezamenlijke initiatieven van de Vlaamse havens inzake exportpromotie, communicatie en versterking van het imago van de haven in zijn relaties met het buitenland. De merknaam komt niet in de plaats van de individuele merknamen van de vier Vlaamse havens.

### ***Structureel overleg havenpromotie***

Het structureel overleg havenpromotie werd opgestart op 22 februari 2008 en zorgt voor de afstemming tussen de buitenlandse promotie-activiteiten van de havens. Op regelmatige basis wordt overlegd met Flanders Investment and Trade, het Vlaams Instituut voor Logistiek, Flanders International Technical Agency, promotie ShortSea Shipping, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de vier Vlaamse zeehavens, om afspraken te maken over gemeenschappelijke Flanders Port Area-missies in het buitenland. De eerste gemeenschappelijke Flanders Port Area-missie ging door in Japan van 29 september tot 3 oktober 2008. Ook de sectorale zending naar Sint-Petersburg van 5 tot 6 november zal doorgaan onder Flanders Port Area-vlag.

### ***Promotiefilm***

De promotiefilm is een korte film van ongeveer de twee minuten die de gemeenschappelijke visie en waarden waarvoor Flanders Port Area staat, treffend, exclusief, kernachtig, maar ook op een aangename wijze uitbeeldt. De promofilm is verrassend, eigentijds en trendy. De promotiefilm zal het concept “Flanders Port Area” een gezicht geven en een sterk gevoel creëren bij zowel de partners van Flanders Port Area als de externe doelgroepen die beoogt worden. De film zal er ook toe bijdragen dat er een positief beeld ontstaat over de Vlaamse havenregio, als interessante aantrekkingspool voor nieuwe bedrijven. De promotiefilm moet deel kunnen uitmaken van eventuele andere buitenlandse imago- en mediacampagnes of direct-marketingacties.

Inhoudelijk geeft de promofilm een menselijke dimensie aan “Connected by Flanders Port Area” en trekt de havens als één geheel in Vlaanderen open naar de buitenwereld toe. “Connected by Flanders Port Area” kadert de vier havens in de internationale positioneringsstrategie van het Flanders Port Area concept.

### **Te realiseren 2008-2009**

In 2009 wordt een evaluatie voorzien van de toepassing van de Code of Conduct. De Gewestelijke Havencommissaris is belast met het toezicht op de code of Conduct.

Het structureel overleg havenpromotie zal zorgen voor de afstemming van de aanwezigheid van de Vlaamse havens en Vlaamse overheid op beurzen en de link die daarbij gemaakt wordt met Flanders Port Area.

In 2009 zal ook werk gemaakt worden van een informatie-basispakket voor de Vlaamse havens, dat ook bij exportpromotie zal kunnen gebruikt worden.

## **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 2008.

De eerste gezamenlijke projectoproep van de Noordzeelanden werd succesvol afgesloten in september 2007. Er werden in totaal vier projectvoorstellen ingediend, waarvan er twee betrekking hadden op de haven van Zeebrugge. Beide projectvoorstellen hadden voldoende potentieel om verder uitgewerkt te worden. De Vlaamse Overheid heeft de projectpromotoren begeleid bij de verdere uitwerking van de projectvoorstellen, het doorlopen van de Europese procedures en de indiening van de voorstellen bij de Europese Commissie. Uiteindelijk is op 20 juni het projectvoorstel Motorways of the Sea Esbjerg (Denemarken) – Zeebrugge ingediend voor co-financiering bij de Europese Commissie.

De North Sea Motorways of the Sea Task Force is intussen verder uitgebreid met Frankrijk. Ierland overweegt formele deelname aan de Task Force. Vlaanderen en Nederland blijven de trekkers van dit forum.

Een tweede gezamenlijke projectoproep van de Noordzeelanden werd op 28 maart 2008 gepubliceerd en zal afgesloten worden op 30 september 2008.

#### Te realiseren in 2009

In 2008-2009 zal de Vlaamse Overheid het projectvoorstel Zeebrugge – Bilbao en eventuele nieuwe projectvoorstellen die ontvangen worden n.a.v. de tweede gezamenlijke projectoproep verder begeleiden in de Europese procedures.

De North Sea Motorways of the Sea Task Force zal naar verwachting in de toekomst een jaarlijkse 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, werden volledig en nauwkeurig uitgetekend. Deze processen werden vastgelegd in de Dienstorder MOW/DEP/2007/03.

Het doel van deze dienstorder is een duidelijk overzicht te hebben 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, wanneer er een spoedprocedure dient te worden ingeroepen,....

Ondertussen is reeds gebleken dat het dossierverloop hierdoor vlotter gebeurt en dat de deadlines voor het opstellen van een standpunt worden gehaald.

### ***Focal Points Short Sea-Shipping***

Enkele malen per jaar komen de aanspreekpunten binnen de administraties voor kustvaardossiers (focal points) samen om initiatieven, beleidsmaatregelen en problematieken binnen hun sector te bespreken en om werk te maken van oplossingen voor grensoverschrijdende problemen.

Sinds 2008 neemt, na aandringen vanuit Vlaanderen, ook DG Taxud deel aan de vergaderingen. Dit zorgt voor een duidelijke meerwaarde. Binnen de Europese knelpuntenoefening waren er drie knelpunten specifiek aan België toegekend. Deze zijn de voorbije periode alle drie opgelost geraakt, waardoor het shortseaverkeer door België nu vlotter kan verlopen dan voorheen. Voor de oplossing van de grensoverschrijdende knelpunten op Europees niveau wordt er door het promotiebureau Short-Sea Shipping en de focal points uit de bevoegde administratie actief samengewerkt met collega's uit de andere Europese landen.

### ***Toekomstig Europees Havenbeleid***

De Commissie is eind 2007 met een Mededeling naar buiten gekomen waarin zij de krijtlijnen vastlegt voor de verdere uitbouw van een Europees havenbeleid. De lidstaten worden formeel nauwelijks betrokken. Toch is er vanuit Vlaanderen een regelmatig contact met de betrokkenen binnen de Europese Commissie. In het bijzonder op vlak van financiering van havenprojecten wordt er kort op de bal gespeeld. Het is op dit moment onduidelijk op welk moment de Europese Commissie hieromtrent initiatieven zal lanceren. Eerdere deadlines werden voor onbepaalde tijd uitgesteld.

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

### ***Standaardmethodiek MKBA***

De standaardmethodiek MKBA is volledig afgerond, en reeds in gebruik. Deze standaardmethodiek wordt reeds toegepast op twee concrete investeringsprojecten in de Vlaamse Zeehavens, nl. op het Strategisch Haveninfrastructuurproject in Zeebrugge en op het project tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven.

De omzendbrief over de standaardmethodiek Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse is afgewerkt.

### ***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. Dit decreet voorziet tevens een jaarlijkse rapportering m.b.t. dit risicomanagement aan het Vlaams Parlement.

Op 4 juli 2008 werd er voor de volgende grote infrastructuurprojecten een eerste maal gerapporteerd aan het Vlaams Parlement:

- "derde Scheldeverruiming" en Zwinproject;
- OW-plan Oostende: kustbeveiliging en haventoeegang;
- Kanaalzone Gent-Terneuzen (KGT);
- Waaslandhaven: tweede zeesluis;
- Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge (SHIP).

Voor deze projecten wordt het risicomanagement ten laatste in 2009 opgestart.

Naast deze projecten, is er ook risicomanagement lopende voor een aantal andere wegenprojecten. De bij de verschillende projecten opgedane ervaringskennis met de toegepaste risicobeheersystemen zal geëvalueerd worden, waarna de ontwikkeling van een systeem van risicobeheer kan aange worden.



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

De Strategische visienota voor de Vlaamse zeehavens spreekt ondermeer over een rationeel investeringsbeleid voor haveninfrastructuurprojecten. Hierbij wordt 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.

Daarom wordt binnen het Vlaams havenbeleid werk gemaakt van een rationeel investeringsbeleid voor haven(infrastructuur)projecten.

Tevens werd aan de strategische visienota een meerjareninvesteringsprogramma voor de jaren 2006-2010 toegevoegd. Het betreft een dynamisch gegeven waarbij de vermelde bedragen en timing 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**

Aan het subthema “Communicatie en Maatschappelijk Draagvlak” binnen het programma Flanders Port Area wordt prioritair aandacht besteed. Er werd een actieplan opgesteld voor de uitwerking van dit subthema, bij de verdere verfijning en uitvoering van het actieplan hoort onder andere:

- de uitwerking van een basistekst over Flanders Port Area
- het uitwerken van een communicatiestrategie
- de organisatie van een Vlaamse Havendag
- enz.

#### Realisaties 2008

##### ***Basistekst***

Er is een basistekst opgemaakt die de missie, de visie van Flanders Port Area en de concrete doorvertaling van die missie in 10 thema's beschrijft. Daarenboven situeert deze tekst Flanders Port Area binnen Vlaanderen In Actie en beschrijft zij Flanders Port Area tevens als beleidsinitiatief.

##### ***Vlaamse Havendag***

In het kader van de actie 'vergroten van het maatschappelijk draagvlak' van Flanders Port Area werd op 5 juli 2008 de eerste Vlaamse Havendag georganiseerd. Deze dag was een gezamenlijk initiatief van de havenbedrijven, de private partners, het departement MOW en de verschillende overheidsinstellingen die bij de havens betrokken zijn. Op de Havendag konden sluisen en terminals bezocht worden, kon meegevaren worden met loodsboten, cruise- en binnenschepen, kon een fietstocht doorheen de haven gemaakt worden en konden bedrijven en overheidsdiensten bezocht worden. De Vlaamse Havendag was een groot succes. Er kwamen 65.000 bezoekers opdagen. De havendag was de eerste in een hele reeks. Onze havens plannen namelijk om er elke twee jaar een te organiseren.

##### ***Communicatiestrategie***

Er wordt momenteel gewerkt aan een strategie- en communicatieplan voor de middellange termijn (2008-2009), dat duidelijk de stappen en acties weergeeft om het draagvlak voor de Vlaamse havens groter te maken door in de eerste plaats het grote publiek, als algemene doelgroep, beter bewust te maken van de betekenis, het nut en de positieve aspecten van de havens.

### ***Havenspel “Haven in Zicht”***

Een van de doelgroepen van Flanders Port Area naast het grote publiek zijn de leerlingen van de eerste graad van het secundair onderwijs. “Haven in Zicht” speelt daar op in. Het betreft een educatief bordspel voor 12-14 jarigen die hen vertrouwd moet maken met het reilen en zeilen van en in een haven. Hun leraars konden op de Havendag gratis intekenen voor dit spel dat indertijd ontwikkeld geweest is door RESOC Brugge in samenwerking met het Centrum Informatieve Spelen en de Hogeschool West-Vlaanderen en met steun van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen. Het wordt nu ook aangeboden door Flanders Port Area.

### ***Opleidingsdagen***

Om het maatschappelijk draagvlak van de havens te vergroten en de havens beter bekend te maken bij ambtenaren van LNE, RWO en MOW die bij het uitoefenen van hun werk rechtstreeks met de havens te maken krijgen, organiseert de afdeling Haven- en Waterbeleid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken in samenwerking met de vier havens in de loop van 2008 in elk van deze Vlaamse havens een opleidingsdag om de werking van de haven te presenteren. Elke opleidingsdag heeft een andere invalshoek. In Antwerpen lag de nadruk bijvoorbeeld op milieugebruiksruimte in de haven, terwijl in Gent de nadruk lag op de problematiek van het kanaal Gent-Terneuzen. Het programma van de opleidingsdagen combineert telkens een theoretisch voormiddagdeelte met een terreinbezoek in de namiddag.

### ***Kennismakingsdag***

De kennismakingsdag richt zich, in tegenstelling tot de opleidingsdagen, tot alle Vlaamse ambtenaren. Het is de bedoeling inzicht te verschaffen in de elementaire beginselen van de werking en de organisatie van een Vlaamse zeehaven.

In de voormiddag worden in het auditorium van het havencentrum toelichtingen gegeven over het economische belang van de zeehavens, over Flanders Port Area, over de relatie tussen haven, mens, natuur en milieu en over de rol van de Vlaamse overheid. In de namiddag volgt een busrit door (een deel van) de haven. Tijdens deze rit toont de havengids de deelnemers onder meer de verschillende types goederen; de logistieke keten van zee tot hinterland verduidelijken, en de Berendrechtsluis en de Zandvlietsluis.

De kennismakingsdag is doorgedaan op 23 september 2008 in het Havencentrum van Lillo.

### **Te realiseren in 2009**

De werkgroep die is samengesteld voor de uitwerking van dit spoor zal op basis van een evaluatie van de activiteiten in 2008 een actieplan voor 2009 opstellen. Het verder zetten van de hierboven vernoemde acties van 2008 lijken hier in elk geval reeds een plaats in te zullen vinden.

## 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 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 flexibel 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.

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 nu drie 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 geïntegreerd kustveiligheidsplan*

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan heeft als doel een kortetermijn- en langetermijnstrategie uit te werken waarbij de beveiliging tegen overstroming van het kustgebied zo snel mogelijk overal op het niveau van een superstorm (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. Het beginproces heeft meer tijd geleverd vanwege veelvuldig overleg en uitklaringen van de berekeningsmethodieken voor de veiligheidstoetsing van de zeekering en de overstromingsrisico's.

Verwacht wordt dat in 2010 een masterplan op tafel zal liggen met een uitgewerkt plan-MER, waarmee vervolgens de nodige project-MER's uitgewerkt kunnen worden. De streefdatum voor de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunningen en de uitvoering van de werken is 2010-2015.

De opstelling van het kustveiligheidsplan werd ook ingebed in twee Europese projecten die betrekking hebben op de kustveiligheid: het Safecoast-project en Chain of Safety-project. De Vlaamse overheid is partner bij deze twee projecten die intussen beëindigd zijn.

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. 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 zijn in het tweede studie-onderdeel ook kaarten met overstromingsrisico's opgesteld. Deze kaarten verstrekken basisinformatie 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 worden 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 zullen 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 zeewering op een geïntegreerde wijze aan te pakken.

Het geïntegreerde OW-plan voor Oostende omvat zes 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 verzekerd.

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. Doordat voor de opstelling van het ruimtelijke uitvoeringsplan nu ook een plan-milieueffectenrapport nodig is, wordt verwacht dat de aanbesteding van de werken eind 2009 zal kunnen doorgaan en de start van de werken in 2010.

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 zeekering en de medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeekering.

## **2.1.2. Realisaties 2008**

### ***Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan***

De Europese projecten “Safecoast” en “Chain of Safety” werden in 2008 afgesloten.

In 2008 werd eveneens de veiligheidstoetsing van de ganse zeekering voltooid. Samen met de doorlopende overstromingsrisicoberekeningen werden bovendien voor de zwakke schakels langs de kust technische oplossingen en alternatieven uitgewerkt.

Ter voorbereiding van de studieonderdelen “Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA)” en “Plan-MER/project-MER’s en passende beoordeling” werden ook voor twee testcases het ganse validatieproces van de technische oplossingen doorlopen.

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

Voor wat betreft het onderdeel verbetering van de maritieme toegang naar Oostende wordt verwezen naar hoofdstuk 1: Havens, investeren in economische poorten en knooppunten. Er dient hier wel te worden opgemerkt dat de nieuwe westelijke dam ook een belangrijke zeekerende functie heeft, nl. stabilisatie van het nieuwe strand dat voor de zeedijk van Oostende zal worden aangelegd. In dit kader zal de natuurcompenserende maatregel nl. zandsuppletie op strand te Nieuwpoort-Lombardsijde reeds voor een aanzienlijk deel uitgevoerd zijn.

### ***Het Zwin-project***

In 2008 werden belangrijke vorderingen gemaakt met het project. Het internationaal project-MER werd goedgekeurd en het voorkeuralternatief werd door de Vlaamse Regering vastgesteld. De opmaak van een gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) via het integratiespoor werd opgestart. De opmaak van een inrichtingsplan voor het vergrote Zwin, evenals het dijkenplan (NL) werden eveneens opgestart. In Nederland werd gekozen voor een Rijksinpassingsplan i.p.v. een Rijksprojectbesluit en de procedure hiervoor werd eveneens opgestart in 2008.

### ***Bijzondere projecten***

In 2008 werd de voetgangers- en fietsersbrug over de Koninklijke Baan te Heist ingehuldigd. Deze brug verbindt de natuurreservaten aan weerszijden van de Koninklijke Baan (Baai van Heist/Vuurtorenweiden/Kleiputten van Heist) en vormt een recreatieve en functionele meerwaarde 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. Vooral voor

de zachte weggebruikers was de badplaats moeilijk bereikbaar. De fietsers- en voetgangersbrug saneert ook deze toestand.

De medewerking aan het coördinatiepunt voor duurzaam kustbeheer en ook de ecologische studies (impact van zandsuppleties, monitoring van het OW-plan) werden verder gezet in 2008.

### **2.1.3. Te realiseren in 2009**

#### ***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.

Het volume aan te voeren zand naar de stranden in 2009 is afhankelijk van de zandverliezen die zullen optreden van najaar 2008 tot voorjaar 2009. Men mag evenwel aannemen dat het aan te voeren volume in 2009 ongeveer van dezelfde grootte-orde zal zijn als in 2008.

#### ***Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan***

Begin 2009 wordt er dan van start gegaan met de eigenlijke studieonderdelen “Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA)” en “Plan-MER/project-MER’s en passende beoordeling”. Hierin zal de impact van verschillende maatregelenpakketten op grote lijnen getoetst worden voor wat betreft milieueffecten, investeringskosten, baten, ...

Eens het meest wenselijk alternatief gekend, zal een risicoanalyse van het realisatieproces uitgevoerd worden en kunnen de maatregelen meer in detail uitgewerkt worden. Daarnaast zal er onderzoek gebeuren naar de mogelijke realisering van een zeeweringsdecreet.

De communicatie over het project loopt verder gedurende de ganse studie.

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

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

De eerste fase van de natuurcompenserende werken, met name de ecologische strandsuppletie te Nieuwpoort-Lombardsijde, wordt eveneens gecombineerd met de baggerwerken voor de nieuwe vaargeul. Het gebaggerde zand wordt in een win-win situatie gebruikt voor de strandsuppletie. De eerste fase ving aan in het najaar 2008 en verwacht wordt dat deze beëindigd zal zijn in het voorjaar 2009.

De uitvoering van de tweede fase van de natuurcompenserende werken te Nieuwpoort-Lombardsijde, met name de afbraak van de duinvoetversteviging en de oude zeedijk en de bouw van een nieuw strandhoofd bestaande uit houten palenrijen zal in 2009 worden aangevat.

Het deelproject voor de renovatie van de Albert-I-promenade tussen het Casino-Kursaal en het Zeeheldenplein, voor de renovatie van de zijstraten aan de promenade en de bouw van de cascostructuur voor de ondergrondse parking werd in het najaar 2008 aanbesteed. De werken zijn in verschillende fasen opgesplitst die over verschillende jaren zijn gespreid.

In het najaar 2008 werd ook de project-MER voor de kustverdediging en de maritieme toegankelijkheid van Oostende ingediend bij de Dienst MER. De goedkeuring van deze project-MER wordt in het voorjaar 2009 verwacht. Na het verkrijgen van de nodige stedenbouwkundige vergunningen kan dan de aanbestedingsfase worden aangevat.

Het noodstrand zal ook in 2009 onderhouden worden.

### ***Het Zwin-project***

In 2009 worden de studies verder afgewerkt (plan-MER en GRUP via integratiespoor), en wordt het GRUP vastgesteld door de Vlaamse Regering. De stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd en de eerste fase van de uitvoering wordt aanbesteed.

### ***Bijzondere projecten***

De medewerking aan het coördinatiepunt voor duurzaam kustbeheer en ook de ecologische studies (impact van zandsuppleties, monitoring van het OW-plan) worden verder gezet in 2009

## **2.2 Kustjachthavens**

### **2.2.1. Algemeen**

De Vlaamse overheid is belast met de uitbouw en het 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 operationeel, waarvan het Subteam Kustjachthavens voorgezeten wordt door de afdeling Kust. De 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 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.

Daarnaast is de geïntegreerde aanpak van de verschillende functies in de kustjachthavens - watersport, toeristisch/recreatieve functie, economische ontwikkeling, natuurontwikkeling, ... - 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.

Via de duurzame geïntegreerde aanpak van infrastructuur- en onderhoudswerken enerzijds en anderzijds via de concessieovereenkomsten aan de jachtclubs, wordt opgelegd om alle voorzieningen te treffen met betrekking tot de vrijwaring van het milieu (inzameling afval jachten, olieresten, afsputfaciliteiten jachten, waterzuivering, ...)



## **2.2.2. Realisaties 2008**

### *Spuikom Oostende*

In 2008 werden de werken voor de bouw van de aanlegsteigers voor de watersportverenigingen en vissers en de aanleg van de fiets- en wandelroute langs de Spuikom aanbesteed. De werken worden aangevat van zodra de stedenbouwkundige vergunning wordt afgeleverd.

### *Basisinfrastructuur jachthavens*

In de nieuwe uitgebreide jachthaven Kromme Hoek te Nieuwpoort wordt verder voorzien in de herinrichting van de aanmeerinfrastuctuur en lokale verdiepingsbaggerwerken om te komen tot de finale uitbreiding van de jachthaven met 80 ligplaatsen.

De aanleg van een Maritiem Park op de linkeroever ter hoogte van de jachthaven Kromme Hoek werd aangevat in 2008. Het wandel- en fietspad langs de havengeul werd verlengd tot aan het Westerstaketsel. Op deze wijze werd de verbinding Nieuwpoort Bad – Nieuwpoort Stad volledig gerealiseerd en wordt substantieel bijgedragen tot de belevingswaarde van de jachthaven Nieuwpoort. Ter hoogte van de “Lange Brug” werd het wandel- en fietspad compleet gemaakt met een houten passerelle onder de brug.

## **2.2.3. Te realiseren in 2009**

### *Spuikom Oostende*

De aanbestedingsdocumenten voor de aanleg van de milieuvriendelijke oevers worden opgesteld in 2009 voor uitvoering in 2010.

### *Basisinfrastructuur jachthavens*

Ter hoogte van het Loodswezenplein (Nieuwpoort) wordt een nieuwe glooiing en houten wandelweg gerealiseerd.

De werken voor de herinrichting van het Tijdok te Zeebrugge worden aangevat zodra de bouwvergunning is afgeleverd. De nodige baggerwerken en bouw van aanmeerinfrastuctuur sluiten hierop aan zodat de concessie voor exploitatie van de bijkomende ligplaatsen kan toegekend worden.

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 werd in 2008 aanbesteed en wordt in 2009 uitgevoerd. 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

### *Aanhorigheden jachthavens*

In Zeebrugge is de Jacques Brelsteiger tussen het Tijdok en de Oude Vissershaven, 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 ook functioneel te zijn ten behoeve van het aanmeren van bijvoorbeeld toervaartschepen. Tezelfdertijd dient de nieuwe constructie bij te dragen tot de landschappelijke waarde van deze reeds substantieel gerenoveerde omgeving. De aanbestedingsdocumenten zullen worden opgemaakt in 2009.

In Blankenberge zal het ontwerp voor het vernieuwen van de basisinfrastructuur in de spuikom worden opgemaakt. Het betreft niet de realisatie van bijkomende ligplaatsen, maar een vernieuwing in het kader van de optimalisering van de exploitatie door verschillende jachtclubs.

## *Havenveren*

In 2009 worden de aanbestedingsdocumenten voor de veren te Oostende en Nieuwpoort 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. Ze staat ook in voor 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, echter 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. Tezelfdertijd 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 behoort dan ook tot de top van de 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.

De Vlaamse Hydrografie zal verder uitgebouwd worden 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, getijdenboekjes, golfmetingen, windregistraties, enz...

De Vlaamse Hydrografie beschikt eveneens over een Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) dat instaat voor de opmaak van hydrometevoorspellingen. 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 tezelfdertijd stormvoorspellingen in functie van de veiligheid van de kustzone tegen overstromingen vanuit zee. De verwittiging en mobilisatie van alle actoren inzake instandhouding van de zeewering, bescherming van de bevolking en het kustpatrimonium wordt geïnitieerd vanuit het OMS en verder geactiveerd door de Vlaamse Hydrografie.

### **2.3.2. Realisaties in 2008**

#### *Kenniscentrum elektronische kaartproductie*

Door reeds een gedeeltelijke invulling van de voorziene aanwerving van cartografen, was het mogelijk om de productie van elektronische peilplannen (ECS'n) voor de Schelde gedeeltelijk in eigen beheer uit te voeren.

In 2008 werd het databeheer van de bathymetrische opmetingen geoptimaliseerd. Hierdoor werd een gecentraliseerde hydrografische databank operationeel die eveneens rechtstreeks toegankelijk is voor het Waterbouwkundig Laboratorium en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Openbare Werken.

### ***Het Oceanografisch Meteorologisch Station en Meetnet Vlaamse Banken***

Een nieuwe offerte-aanvraag werd opgesteld om de dienstverlening van het Oceanografisch Meteorologisch Station te Oostende vanaf 1 juni 2009 verder te zetten.

Door de verdere optimalisering van de hydrometeorologische voorspellingen is het nu mogelijk om het Kustweerbericht in vier talen ter beschikking te stellen van de toeristisch/recreatieve sector.

### ***Uitvoeren van hydrografische ladingen***

Op basis van nieuwe uitbestedingen werd het monitoren van de vaargeulen, de monitoring voor het aansturen van de baggerwerken in de Vlaamse Kusthavens en het monitoren van de plaatrandstortingen in de Schelde geoptimaliseerd.

Door de aanwerving van surveyors van een hoger competentieniveau zal het na een opleidingsperiode mogelijk zijn om te voldoen aan de hogere eisen van de moderne scheepvaart en navigatie. Nieuwe technieken kunnen hierdoor aangewend worden voor de elektronische kaartproductie.

In 2008 werden tevens talrijke proeven uitgevoerd ter bepaling van de rheologische bodem. Hierdoor kunnen we tegemoet komen aan de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van navigatie.

## **2.3.3. Te realiseren in 2009**

### ***Kenniscentrum elektronische kaartproductie***

In 2009 worden vijf goedgekeurde vacatures voor cartografen verder ingevuld. Op die manier wordt het kenniscentrum in 2009 verder uitgebouwd om alle cartografische eindproducten volgens internationale standaarden, tijdig te produceren.

Om de elektronische peilplannen naar de gebruiker toe op een optimale manier ter beschikking te stellen zal in 2009 verder in overleg tussen de Nederlandse Rijkswaterstaat en het Vlaams Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust een gemeenschappelijk distributiecentrum voor elektronische peilplannen opgezet worden.

In 2009 zal het kenniscentrum de nodige voorbereidingen nemen om de productie van INLAND-ENC's, elektronische navigatiekaarten voor de binnenvaart, voor het bevoegdheidsgebied van MDK op te starten. Samenwerkingsovereenkomsten met de Vlaamse zeehavens zullen worden afgesloten om ook in de havens zelf de INLAND-ENC productie in handen te leggen van de Vlaamse Hydrografie.

### ***Het Oceanografisch Meteorologisch Station en Meetnet Vlaamse Banken***

In 2009 zal een nieuw operationeel golfmodel worden geïmplementeerd bij het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Openbare Werken in samenwerking met de Vlaamse Hydrografie. De resultaten die door het golfmodel worden gegenereerd, zullen aan de Vlaamse Hydrografie worden aangeleverd.

In 2009 zal ook de samenwerking met BMM (Beheerseenheid Mathematisch Model voor de Noordzee) worden versterkt om ook de modelresultaten (getij en golven) van het BMM te kunnen gebruiken binnen de Vlaamse Hydrografie.

### ***Uitvoeren van hydrografische lodingen***

In 2009 zullen hydrografische lodingen worden uitgevoerd in het Noordelijk Deel van het Belgisch Continentaal Plat om de dieptegegevens ter hoogte van o.a. North Hinder South Traffic Separation Scheme en North Hinder Junction te actualiseren in de peilplannen en elektronische zeekaarten die door de Vlaamse Hydrografie worden gepubliceerd.

Deze metingen zijn een implementatie van internationale akkoorden en afspraken inzake de Götenborgovereenkomst (*The Ministerial Declaration, signed at the North Sea Ministeria meeting on the environmental impact of Shipping and Fisheries in Götenborg, Sweden (May 2006)*). Deze overeenkomst handelt o.a. over de systematische peiling van belangrijke scheepvaartroutes en het gebruik van elektronische zeekaarten (ENC).

Naar aanleiding van de verdieping van de Westerschelde werd een uitgebreid monitoringproject voorgesteld (MONEOS). In het kader van dit monitoringproject zal de Vlaamse Hydrografie zijn frequentie van peilen op de Schelde zeer sterk opvoeren.

Indien de resultaten van de rheologische proefmeting in de haven van Zeebrugge in 2008 succesvol blijken te zijn, zal de Vlaamse Hydrografie in 2009 in-situ rheologiemetingen implementeren in slibrijke gebieden, zoals de haven van Zeebrugge, het Deurganckdok, ...om een eenduidige ligging van de nautische bodem te bepalen.

Kris PEETERS,  
minister-president van de Vlaamse Regering,  
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen,  
Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme,  
Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid

---

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

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

Een goede maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens verzorgen blijft ook in 2009 een blijvend aandachtspunt.

De projecten Amoras en Callemansputte zijn twee projecten die momenteel worden uitgewerkt voor het verzorgen van de verwerking van slib / baggerspecie van de onderhoudsbaggerwerken.

De verruimingsbaggerwerken op de Westerschelde kunnen einde 2008 of begin 2009 starten, de verbetering van de haventoeegang van Oostende wordt verder gezet, in het dossier over de tweede sluis Waaslandhaven zullen de nodige voorbereidingen voor de start van de aanleg worden verder gezet.

Daarnaast wordt ook steeds gestreefd naar een optimalisering van de nautische dienstverlening. Het CBS, WESP, AIS, ... zijn instrumenten die het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust de mogelijkheid geven te blijven werken aan de continue verbetering van de nautische dienstverlening.

Maar ook op het vlak van samenwerking tussen de Vlaamse havens zal in 2009 verder gewerkt worden. Binnen het project Flanders Port Area worden de vier Vlaamse havens gepromoot en op de kaart gezet. Dit project ondersteunt en versterkt de Vlaamse havens ten aanzien van de andere havens. Ook wordt werk gemaakt van het vergroten van het maatschappelijk draagvlak van de Vlaamse havens.

### **De kust: multifunctioneel benaderd**

#### **Geïntegreerd kustzonebeheer**

Bij de studie van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan, die in 2009 verder gezet wordt, wordt er van start gegaan met de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA), de plan-MER en de passende beoordeling voor de ganse kustzone. Eens het meest wenselijk alternatief gekend is, zal een risicoanalyse van het realisatieproces uitgevoerd worden en kunnen de project-MER's opgestart worden.

Wat betreft het OW-plan voor de kustverdediging en de maritieme toegang van Oostende wordt verwacht dat de eerste fase van de natuurcompenserende werken in het voorjaar van 2009 zal beëindigd zijn. De tweede fase, met name de afbraak van de duinvoetversteving en de oude zeedijk en de bouw van een nieuw strandhoofd bestaande uit houten palenrijen zal in 2009 worden aangevat. De werken voor het deelproject "renovatie van de Albert-I-promenade en het Zeeheldenplein" worden in 2009 aangevat.

In 2009 worden de studies voor het Zwinproject verder afgewerkt (plan-MER en GRUP via integratiespoor), en wordt het GRUP vastgesteld door de Vlaamse Regering. De stedenbouwkundige vergunningen worden aangevraagd en de eerste fase van de uitvoering wordt aanbesteed.

De medewerking aan het coördinatiepunt voor duurzaam kustbeheer en ook de ecologische studies (impact van zandsuppleties, monitoring van het OW-plan) worden verder gezet in 2009.

## **Kustjachthavens**

De aanleg van de fiets- en wandelroute langs de Spuikom van Oostende wordt verder gezet. De aanbestedingsdocumenten voor de aanleg van de milieuvriendelijke oevers worden opgesteld in 2009 voor uitvoering in 2010.

De werken voor de herinrichting van het Tijdok te Zeebrugge worden aangevat zodra de bouwvergunning is afgeleverd. Verder is de pier tussen het Tijdok en de Oude Vissershaven in zeer slechte staat. De aanbestedingsdocumenten voor de aanleg van de nieuwe pier zullen worden opgemaakt in 2009.

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. Ook zal het ontwerp voor het vernieuwen van de basisinfrastructuur in de spuikom van Blankenberge worden opgemaakt.

## **Vlaamse hydrografie**

In 2009 worden vijf goedgekeurde vacatures voor cartografen verder ingevuld. Op die manier wordt het kenniscentrum elektronische kaartproductie in 2009 verder uitgebouwd om alle cartografische eindproducten volgens internationale standaarden, tijdig te produceren.

Om de elektronische peilplannen naar de gebruiker toe op een optimale manier ter beschikking te stellen zal in 2009 in overleg tussen de Nederlandse Rijkswaterstaat en het Vlaams Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust verder een gemeenschappelijk distributiecentrum voor elektronische peilplannen opgezet worden.

Het kenniscentrum zal de nodige voorbereidingen nemen om de productie van INLAND-ENC's, elektronische navigatiekaarten voor de binnenvaart, voor het bevoegdheidsgebied van MDK op te starten. Samenwerkingsovereenkomsten met de Vlaamse zeehavens zullen worden afgesloten om ook in de havens zelf de INLAND-ENC productie in handen te leggen van de Vlaamse Hydrografie.

Er zal ook een nieuw operationeel golfmodel worden geïmplementeerd bij het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Openbare Werken in samenwerking met de Vlaamse Hydrografie.

In 2009 zullen hydrografische lodingen worden uitgevoerd in het Noordelijk Deel van het Belgisch Continentaal Plat om de dieptegegevens ter hoogte van o.a. North Hinder South Traffic Separation Scheme en North Hinder Junction te actualiseren in de peilplannen en elektronische zeekaarten die door de Vlaamse Hydrografie worden gepubliceerd.

Naar aanleiding van de verdieping van de Westerschelde werd een uitgebreid monitoringproject voorgesteld (MONEOS). In het kader van dit monitoringproject zal de Vlaamse Hydrografie zijn frequentie van peilen op de Schelde zeer sterk opvoeren. Ook peilingen op het grondgebied van NV Waterwegen en Zeekanaal worden aan de Vlaamse Hydrografie toevertrouwd en impliceren grote bijkomende peilopdrachten om zowel een gedetailleerde systeem- als projectmonitoring toe te laten.

Indien de resultaten van de rheologische proefmeting in de haven van Zeebrugge in 2008 succesvol blijken te zijn, zal de Vlaamse Hydrografie in 2009 reologiemetingen implementeren in slibrijke gebieden, zoals de haven van Zeebrugge, het Deurganckdok, ... om een eenduidige ligging van de nautische bodem te bepalen.

## **Bijlage 2: Moties en resoluties**

Er werden in het afgelopen parlementair jaar geen moties en resoluties aangenomen met betrekking tot het havenbeleid.

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

### **Decreet houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001**

Het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen aan boord van schepen is opgemaakt in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te Londen. Het verdrag wordt meestal geciteerd als het TBT-verdrag omdat het onmiddellijke doel ervan is het gebruik van tributyltin in scheepsverven te verbieden.

Het verdrag is op 5 oktober 2001 tot stand gekomen en voorziet dat er vanaf 2003 geen TBT-verven meer mogen worden aangebracht en dat er vanaf 2008 geen TBT-houdende verven op scheepsrompen nog actief mogen zijn.

Het verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste vijftwintig landen, waarvan de koopvaardijvloot tezamen ten minste vijftwintig procent vertegenwoordigt van de bruto tonnage van de wereldhandelsvloot, het hebben goedgekeurd. Tot op heden hebben slechts acht landen het verdrag geratificeerd, namelijk Antigua en Barbados, Denemarken, Japan, Letland, Nigeria, Noorwegen, Spanje en Zweden zodat het nog een zekere tijd zal duren eer de voorwaarden voor de inwerkingtreding vervuld zijn, zeker wat de tonnagevereiste betreft.

Binnen de thans uitgebreide Europese Unie moet echter niet op die datum worden gewacht omdat het Europees Parlement en de Raad op 14 april 2003 de verordening (EG) 782/2003 hebben aangenomen houdende een verbod op organische tinverbindingen op schepen.

### **Decreet tot wijziging van het Havendecreet van 2 maart 1999 in relatie met het Gemeentedecreet**

Door het Gemeentedecreet (B.S. 31 augustus 2005) werden de bepalingen van de nieuwe Gemeentewet die ingevoegd werden door de zogenaamde wet-Erdman opgeheven, behoudens voor de havenbedrijven. Bijgevolg blijven de beperkingen van de wet-Erdman op het vlak van participaties – dat het havenbedrijf over de meerderheid van de stemmen moet beschikken en het voorzitterschap moet waarnemen in de organen van het filiaal – gelden. Dit vormt een rem op de commerciële slagkracht van de havenbedrijven waaraan verholpen moet worden.

In dit decreet wordt een specifieke organieke regeling ingevoerd voor de autonome gemeentelijke havenbedrijven. Deze organieke regeling is gebaseerd op de relevante bepalingen van de wet-Erdman en van het Gemeentedecreet. De genoemde beperkingen op het vlak van participaties die voortvloeiden uit de wet-Erdman worden geschrapt en in overeenstemming gebracht met het Gemeentedecreet.

In de tweede plaats wordt vanuit de bekommernissen van gelijke werkingsvoorwaarden voor de vier havenbedrijven en van deugdelijk bestuur bepaald dat alle havenbedrijven over een directiecomité dienen te beschikken, een analytische boekhouding dienen te voeren, en gebruik dienen te maken van een dienst interne audit.

Ten derde wordt de procedure van administratief toezicht verduidelijkt, zodat de gewestelijke havencommissaris zijn toezicht, dat exclusief steunt op het Havendecreet en de uitvoeringsbesluiten, optimaal kan uitoefenen.



## Bijlage 4: Overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassing aan bestaande regelgeving

### BELEIDSBRIEF 2008-2009

#### Overzicht stand van zaken bestaande initiatieven

<b>Titel van het initiatief</b>	<b>Betrokken regelgeving</b>	<b>Eventuele wettelijke deadline</b>	<b>Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen</b>	<b>Te doorlopen fases en hun timing</b>	<b>Wordt een RIA opgesteld?</b>	<b>Contactpersoon</b>
Herschrijven van de regelgeving voor de scheepvaart- Actualisatie scheepvaartreglementen van de Schelde	Scheepvaartreglementering en politiereglement Beneden-Zeeschelde  Scheepvaartreglement Kanaal Gent-Terneuzen  Scheepvaartreglement Westerschelde		Actualisering en aanpassing aan IMO-regulations, Europese regelgeving		Ja	Katrien Van Meerbeeck
Wijzigingen loodsdecreet .	Decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman.		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan de situatie op de werkvloer.	Principiële goedkeuring VR op 05/09/2008 Advies Raad van State binnen 30 dagen.	Ja	Katrien Van Meerbeeck

Wijzigingsbesluit tot bepaling van de gebieden waar loodsen en loodsen op afstand wordt verstrekt.	Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1999 tot bepaling van de gebieden waar daadwerkelijk het gewone loodsen, het loodsen op afstand en verkeersbegeleiding wordt verstrekt		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan BBB en de situatie op de werkvloer.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
Wijzigingsbesluit loodsbrevet, tijdelijke loodsvergunning en legitimatiebewijs.	Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1999 tot invoering van het loodsbrevet, de tijdelijke loodsvergunning en het legitimatiebewijs.		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan BBB en de situatie op de werkvloer.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
Wijzigingsbesluit verscherpte loodsplicht.	Besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2002 betreffende de verscherpte loodsplicht voor vaartuigen in de Belgische territoriale zee en vaarwateren onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest.		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan BBB en de situatie op de werkvloer.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
Wijzigingsbesluit brevet van havenloods	Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1999 betreffende het brevet van havenloods.		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan BBB.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
Wijzigingsbesluit brevet van bootman	Besluit van de Vlaamse Regering van 14 juli 2004 betreffende het brevet van bootman		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan BBB.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
Ministerieel besluit betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling	Ministerieel besluit van 20 juni 2005 betreffende de toekenning van een verklaring van vrijstelling voor het nemen van een loods of het gebruikmaken van loodsen op afstand.		Aanpassen en actualiseren van de huidige regelgeving aan de situatie op de werkvloer.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck

<p>Besluit van de Vlaamse Regering betreffende het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de activiteiten van hun havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu</p>	<p>Decreet van 16 juni 2006 betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum</p> <p>Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 betreffende de bepalingen 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>Aanpassen en actualiseren van huidige subsidieregeling voor de havenkapiteindiensten, o.m. door het invoeren van specifieke regels voor het bekomen van subsidies voor VBS-investeringen</p>	<p>Taal-, wetgevings- technisch en RIA-advies werden reeds ingewonnen. Momenteel is een adviesaanvraag lopende bij IF.</p>	Ja	Pieter Lenaers
<b>Overzicht nieuwe initiatieven</b>						
<b>Titel van het initiatief</b>	<b>Betrokken regelgeving</b>	<b>Eventuele wettelijke deadline</b>	<b>Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen</b>	<b>Te doorlopen fases en hun timing</b>	<b>Wordt een RIA opgesteld?</b>	<b>Contactpersoon</b>
Besluit loodsgeldtariefstructuur.	Besluit van de Vlaamse Regering van 30 november 2007 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld en andere vergoedingen en kosten voor loodsverrichtingen in het Belgische loodsvaarwater		Opstellen van een kostenconforme tarifiering voor de beloodsing van schepen naar de Vlaamse havens.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck

Besluit volumekorting	Besluit van de Vlaamse Regering van 9 januari 2004 tot invoering van een frequentiekorting op het loodsgeld voor loodsverrichtingen in de loodswateren.		Aanpassen van de huidige korting aan de invoering van een kostenconforme tarifiering van het loodsgeld.	Wordt besproken met het agentschap MDK.	Ja	Katrien Van Meerbeeck
-----------------------	---	--	---	---	----	-----------------------

**Toelichting per kolom:**

1. Geef de titel van het initiatief
2. Geef aan welke bestaande regelgeving “betrokken” is bij het regelgevingsinitiatief, bijvoorbeeld te wijzigen en/of ter uitvoering ervan. Dit kan ook Europese regelgeving betekenen.
3. Indien het regelgevings- of beleidsinitiatief juridisch gezien binnen een bepaalde periode moet uitgevoerd worden (bijvoorbeeld de omzetting van een Europese richtlijn), geef dit duidelijk aan.
4. Vat de beleidsdoelstellingen of de beoogde effecten van het beleidsinitiatief kort samen, zoals beschreven in de beleidsbrief.
5. Beschrijf kort de te doorlopen fases en hun timing, zoals bijvoorbeeld geplande agenderingen op de ministerraad.  
De opeenvolgende fases zijn:
  - a. de initiatief fase met een uitgewerkt “beleidsidee”
  - b. de conceptfase of de ontwikkeling van een concept(nota) en een RIA;
  - c. de ontwerp fase of de omzetting van het beleid in regelgeving;
  - d. de goedkeuringsfase met de verschillende goedkeuringsstappen(KW, legistiek en taalkundig advies, advies IF, akkoord minister van Begroting, eerste agendering VR, advies Raad van State, tweede agendering VR...);
  - e. de implementatiefase met de uitvoering, toepassing en handhaving;
  - f. de nazorgfase en de bijhorende monitoring en evaluatie
6. Geef aan of een RIA voor dit beleidsinitiatief wordt opgesteld. Indien dit niet het geval is, geef dan aan waarom niet (uitsonderingsgronden).
7. Contactpersoon.

## 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 Schuldafbouw 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
SPHA	Strategisch Plan Haven van Antwerpen
SPV	Speciale Projectvennootschap
SRK	ScheldeRadarKeten
TEN	Trans-Europese Netwerken
VNSC	Vlaams Nederlandse Schelde Commissie
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
WESP	WesterscheldePlanner