Vlaams Parlement

stuk **736** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 25 oktober 2010 (2010-2011)

Beleidsbrief

Mobiliteit en Openbare Werken

2010-2011

ingediend door mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

verzendcode: REG

INHOUD

Inleiding..... 8

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2010 en vooruitzichten voor 2011 10

1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET 10

1.1. Vlot en veilig verkeer 10

1.1.1. De bestaande wegennetwerken optimaal benutten 10

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) 10

Slimme verkeerslichten..... 12

Vervoersmanagement..... 13

1.1.2. De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten 14

Veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen..... 14

Doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen..... 19

1.1.3. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen 21

Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer..... 21

Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag 23

Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening 24

Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader..... 25

Aandacht voor bijzondere doelgroepen 26

Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid..... 26

1.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaar-vervoeraanbod..... 27

1.2.1. De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen 27

Doorstroming 27

Een ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders..... 28

Tariefbeleid bij De Lijn 29

Dienstverlening aanpassen waar nodig 29

Leerlingenvervoer 29

Betere communicatie voor de klant 30

1.2.2. De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen 31

Een hogere kostendekkingsgraad 31

Meerjareninvesteringsprogramma..... 31

Marketingacties evalueren..... 31

1.2.3. Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobielen..... 32
Betere toegankelijkheid OV van het openbaar vervoer voor personen met een handicap 32
Garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobielen..... 33
1.2.4. Een afgestemd spooraanbod 35
Naar een beter overleg 35
Streekgebonden personenvervoer per spoor 36
Uitbouw van stations als knooppunten van multimodaal vervoer..... 36
Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer 37
1.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa 37
1.3.1. Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren 38
Logistieke ketens optimaliseren, o.m. via bundeling en clustering..... 38
Comodaliteit..... 39
Ecocombi's..... 40
Vrachtroutenetwerk 40
Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie 41
Promotie van de scheepvaart..... 42
Shortsea Shipping (SSS) 43
1.3.2. Innovatie in de logistieke ketens stimuleren..... 44
1.3.3. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio 45
Draagvlak bij de bevolking en belanghebbenden vergroten..... 45
Vlaanderen promoten als logistieke regio..... 46
1.3.4. Logistiek Vlaanderen – 'Samen sterk' 47
1.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu..... 48
1.4.1. We beperken de geluidshinder door het verkeer 48
1.4.2. We beperken de lichtpollutie 49
Nieuwe specificaties voor verlichtingstoestellen 49
Verlichting langs fietspaden 49
Verlichting tunnels 49
Lichten doven 50
1.4.3. Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie..... 50
1.4.4. 3-E convenant binnenvaart 51
1.4.5. Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid 52
1.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid..... 53
1.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid..... 53
Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader..... 53

Een mobiliteitsbeleid gericht op kennisopbouw en beleidsmonitoring 53
In overleg met alle betrokken actoren geven we het mobiliteitsbeleid vorm..... 55
1.5.2. Beheersovereenkomsten 55
1.5.3. De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd 56
Algemeen 56
Onteigeningen 57
Vrijstelling bosdecreet voor fietspaden 57
Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten 57
1.5.4. Mobiliteit tegen de juiste prijs 58
Slimme kilometerheffing 58
Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig..... 59
1.5.5. Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem 59
De werking van de mobiliteitsconvenants optimaliseren 59
Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer 60
Wegendecreet 61
Staatshervorming..... 61
1.5.6. Mobiliteit en het verenigingsleven 62
1.5.7. Gelijke kansen..... 62
2. EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR 63
2.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen ... 63
2.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden 63
Een goed onderhouden wegennet..... 63
Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links..... 64
Toeristische functie van de wegen verbeteren 67
Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken 67
2.1.2. Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken 69
Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt 69
De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen 71
Interregionaal beleid 73
Linken tussen functioneel en recreatief fietsverkeer 73
Fietspunten..... 73
2.1.3. Het openbaar vervoernetwerk verder uitbouwen..... 74
Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies 74
Voorstadnetten versterken..... 76
Snelbussennetwerk uitbouwen 76

Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten 76
Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren..... 77
Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep 77
2.1.4. Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden 77
Investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen 77
Baggerwerken 79
Onderhouden en vernieuwen van het netwerk van waterwegen..... 80
Kaaimuren/overslagpunten..... 81
2.1.5. Veilige infrastructuur 82
2.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken 83
2.2.1. Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen..... 83
Inland terminals waterwegen 83
Extended gateways concept..... 83
2.2.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid..... 84
Toegankelijkheid maatgevende schepen 84
Ontdubbeling van de maritieme toegangen..... 85
Voldoende investeren in onderhoud van de maritieme toegangen 87
Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw..... 88
2.2.3. De werking van de luchthavens verzekeren..... 89
Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context 89
De regionale luchthavens kunnen elk hun rol vervullen binnen een optimale exploitatieomgeving..... 89
Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd..... 90
De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio 90
3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT 91
3.1. Duurzaam kustbeheer 91
3.1.1. Multifunctionaliteit van de kust..... 91
3.1.2. Veiligheid tegen overstroming vanuit zee..... 32
Zeewerende werken om het bestaande kustveiligheidsniveau te handhaven en zeewerende werken in het kader van het OW-plan voor Oostende..... 92
Het geïntegreerd kustveiligheidsplan (GKVP) 92
Het Zwinproject..... 94
3.1.3. Project Vlaamse Baaien 2100 94
3.2. Integraal waterbeleid..... 96
3.2.1. Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid . 97

3.2.2. De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren 97
3.3. Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit 98
Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken 99
Rationeel watergebruik stimuleren 99
De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren 100
Instaan voor crisiscommunicatie 100
3.4. Multifunctionaliteit 101
3.4.1. Naar een milieugeïntegreerde functie 101
De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening 101
De inpassing in het omgevende milieu 102
3.4.2. Naar een nieuwe ruimtelijke – landschappelijke functie 106
3.4.3. Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit 106
Wegen 106
Kust 107
Waterweg 108
3.4.4. Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust 109
Kustweerbericht 109
Uitwerken beleidsplan waterrecreatie en -toerisme 109
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar 112
Bijlage 2: Moties en resoluties 117
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten 122
Bijlage 4: Een overzicht van de geplande nieuwe regelgeving of aanpassingen aan bestaande regelgeving 123
Lijst met gebruikte afkortingen 126

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 2010 en vooruitzichten voor 2011.
- 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.

Inleiding

VIA kiest voor Vlaanderen als duurzame, logistieke topregio.
Uit de omgevingsanalyse van de beleidsnota blijkt dat we voor de zware uitdaging staan om onze unieke logistieke positie te verzoenen met een duurzaam infrastructuurbeheer, dat er op gericht is om verkeersleefbaarheid te verbeteren en verkeersveiligheid te verhogen. Die uitdaging wil ik, in het jaar dat komt, aangaan door de soft- en hardware van ons vervoerssysteem substantieel te verbeteren.

Deze beleidsbrief bevat de vrij gedetailleerde beschrijving van de prioriteiten voor het komende werkjaar, met linken naar de begroting. De structuur van de beleidsbrief werd opgesteld volgens de richtlijnen van het parlement. Hij bouwt logisch voort op de beleidsnota 2009-2014.

2011 wordt een belangrijk jaar. Tegen 1 januari moeten de nieuwe beheerovereenkomsten voor De Lijn, AWV, W&Z, De Scheepvaart en MDK klaar zijn. Ook zal hard gewerkt worden aan de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan voor Vlaanderen en aan de vereenvoudiging & verbetering van de regels inzake infrastructuurwerken.

Verkeersveiligheid is de rode draad doorheen het mobiliteits- en infrastructuurbeleid.
De beleidsdoelstellingen inzake het verhogen van de verkeersveiligheid spreken voor zich.
Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wil het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers zien dalen tot maximaal 250 dodelijke en 2.000 zwaargewonde slachtoffers tegen 2015. Het Pact 2020/VIA stelt tegen 2020 een extra daling voorop tot maximaal 200 doden en 1.500 zwaargewonden. Een coherent Verkeersveiligheidsbeleid stoelt op 3 peilers, drie E's: Education (sensibilisering), Enforcement (Handhaving) & Engineering (Infrastructuur).

Sensibiliseren blijft meer dan ooit een noodzaak, levenslang en permanent. Leerlingen secundair onderwijs, senioren en motorrijders vormen een bijzondere aandachtsgroep. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het middenveld zijn bij de uitwerking van het beleid belangrijke partners.

Inzake **Handhaving** moet 2011 het jaar van de doorbraak worden voor de toepassing van innovatieve technieken: de vrachtwagensluizen, het Wegen-in-Beweging & de Trajectcontrole.

Meer dan ooit verdient onze mobiliteits**infrastructuur** de aandacht.

We moeten koesteren wat we hebben en dus wil ik de belangrijke onderhoudsachterstand in ons netwerk gestaag inhalen.

Tegelijk wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur. Dit betekent missing links wegwerken inzake fietspaden, openbaar vervoerverbindingen, (snel)wegen en waterwegen maar ook investeren in stationsomgevingen, in de luchthavens en in de voor- en achterdeur van onze zeehavens.

Moderne infrastructuur moet ook slim zijn.
In 2011-2012 zal het basismeetnet volledig zijn. Dit betekent dat op elk moment het verkeersvolume en de verkeerssamenstelling voor alle segmenten van ons hoofdwegennet, met inbegrip van elke op- en afrit beschikbaar zijn.
Tegelijk wordt extra geïnvesteerd in dynamisch verkeersmanagement, dat accuraat en direct kan inspelen op veranderende omstandigheden in het verkeersbeeld.

Via doorgedreven innovatieve samenwerkingsverbanden moet het uiteindelijk mogelijk zijn om de weggebruiker in real-time te laten communiceren met de infrastructuur.

Mobiliteitsinfrastructuur moet efficiënt zijn.
Nu de verkeersborden langs gewest- en lokale wegen in kaart gebracht zijn, is de tijd rijp voor een grondige snoeibeurt. Snelheidsregimes vereenvoudigen en duidelijker maken wordt een belangrijke opdracht.

Een goed mobiliteitsbeleid stimuleert **duurzaamheid.**

Dit betekent enerzijds investeren in een kleinere milieu-impact: minder hinder door een betere coördinatie van werken, een daling van de lichtpollutie en geluidshinder,innovatie in de logistieke ketens,…

Anderzijds vraagt duurzaamheid om een consequente toepassing van het Stop-principe.
Het openbaar vervoer kampt met doorstromingsproblemen. Ook hier kan innovatie doorbraken realiseren door op individuele bussen mogelijkheden te voorzien om verkeerslichten te beïnvloeden. Het is niet wenselijk om globaal te snoeien in het aanbod inzake openbaar vervoer. De efficiëntie-oefeningen moeten wel afgewerkt worden met het oog op het minimaliseren van de lege kilometers.

Duurzaamheid betekent ook investeren in co- en multimodaliteit.
Het verbeteren van de ontsluiting van de bedrijventerreinen wordt – in overleg met alle betrokkenen - structureel aangepakt. Dit past in de voorbereiding van een shuttledecreet, dat een kader moet creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen openbaar vervoer knooppunten en moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet via het geregeld openbaar vervoer bediend kunnen worden.

Niet iedereen is even mobiel. Mensen in armoede en mensen met een beperking moeten een uniek aanspreekpunt en een maximale service krijgen. Daarom wil ik een proefproject starten dat de verschillende bestaande initiatieven samen brengt.

Duurzaam investeren kan niet zonder in te zetten op flankerend beleid. De middelen voor de verdediging tegen overstromingen worden daarom verhoogd.

Tot slot is het van belang om goed voorbereid te zijn op een overheveling van het hele mobiliteitsbeleid in het kader van een staatshervorming.

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2010 en vooruitzichten voor 2011

1. EEN KWALITATIEVE DIENSTVERLENING VOOR VLOT EN VEILIG VERKEER OP HET TRANSPORTNET

1.1. Vlot en veilig verkeer

1.1.1. De bestaande wegennetwerken optimaal benutten

Dynamisch verkeersmanagement (DVM)

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) biedt de mogelijkheid om het verkeer te reguleren en sturen in functie van het tijdstip van de dag en de omstandigheden. DVM kan ook ingezet worden voor de aanduiding van vervoersalternatieven.

Dankzij de mogelijkheid om de weggebruiker snel te informeren over mogelijk gevaar op de weg (vb. filestaartbeveiliging) en om de maximumsnelheid flexibel aan te passen aan de verkeerssituatie draagt DVM bij tot een verhoging van de verkeersveiligheid. Het aanpassen van de maximumsnelheid aan de verkeersdrukte leidt tot een betere doorstroming, en dus een betere capaciteitsbenutting.

Voor dynamisch verkeersmanagement is het van vitaal belang om te kunnen beschikken over een volledig en betrouwbaar beeld van de actuele verkeerssituatie. Voor het inwinnen van deze noodzakelijke informatie baseert de Vlaamse overheid zich op gegevens die aangeleverd worden door een hele waaier aan kanalen. Hiertoe wordt het hoofdwegennet stelselmatig voorzien van een basismeetnet en camerabewakingssysteem waarmee verkeersgegevens worden opgetekend en de verkeerstromen worden gemonitored. De eerste fase van dit basismeetnet zal afgewerkt zijn in 2010 (project Meten in Vlaanderen of MIV).

In die gebieden waar ook operationele maatregelen mogelijk zijn in het kader van DVM (door bv. het aansturen van dynamische signalisatieborden) wordt het meetnet en de camerabewaking stelselmatig verdicht. In eerste plaats gebeurt dit op de belangrijke transportassen in de Vlaamse ruit waarbij extra accenten worden gelegd in de grootstedelijke gebieden Antwerpen (grotendeels afgewerkt), Gent (in verregaande uitbouw) en Brussel (opgestart) voorzien van de nodige uitrusting.

De beleidsvisie “Uitbouw van dynamisch verkeersmanagement op het Vlaamse autowegennet” vormt de leidraad bij het implementeren en optimaliseren van deze dynamische verkeersinfrastructuur. Afwijkingen in het implementatietraject kunnen voorkomen wanneer een bepaald wegvak versneld wordt aangepakt in functie van de verkeersveiligheid. Andere projecten worden vervroegd uitgevoerd in functie van grote wegenwerken die op dezelfde lokatie uitgevoerd worden.

Op 16 juli 2010 keurde de Vlaamse Regering een ontwerpprotocol met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest goed m.b.t. de uitbouw van een geïntegreerd verkeersmanagement voor de Ring rond Brussel en de aansluitende snelwegen. Hierin werden afspraken gemaakt met het oog op een gemeenschappelijke DVM-aanpak.

Realisaties 2010

Een aantal wegvakken waar in 2010 een structureel onderhoud werd uitgevoerd werden, gelet op de aard en omvang van deze werken en de verwachtte verkeershinder prioritair uitgerust met toezichtscamera’s; Zo kon het Vlaams Verkeerscentrum adequaat en realtime reageren op de verkeersituatie. zo werden in 2010 een 15-tal hoogwaardige camera’s geplaatst die tevens binnen het DVM-plan Vlaanderen passen.

Het basismeetnet ‘Meten in Vlaanderen’ (MIV) vormt de basislaag van het meetnet met dubbele lussen en beoogt de volledige dekking van het hoofdwegennet voor het inwinnen van gegevens met betrekking tot het

verkeervolume en de verkeersamenstelling. De 2de fase van het project, die een verdere verdichting van het meetnet inhoudt, is van start gegaan in 2009. Gedurende deze 2de fase worden 54 installaties geplaatst. Ongeveer 2/3 is reeds operationeel of in opbouw. De overige realisaties bevinden zich in studiefase. De budgetten voor dit totale pakket zijn beschikbaar gemaakt.

In de 2e helft 2009 werden in de regio Gent 8 bijkomende VMS-borden geplaatst, als een eerste stap, genaamd netwerkmanagement, in het realiseren van het DVM-plan in deze regio.

Voor belangrijke werken van enige duur op autosnelwegen werd een verplaatsbaar dynamisch filedetectie en –waarschuwingssysteem uitgewerkt dat reeds bij 3 werven werd ingezet om kop-staartaanrijdingen te voorkomen

- Lummen/Houthalen(in beide richtingen)
- E17 Deinze/Kruishoutem (in beide richtingen)
- E40 Erpe-Mere

Om bij ongevallen op autosnelwegen de hinder tot het minimum te herleiden en secundaire ongevallen te voorkomen wordt de rijbaan zo snel mogelijk vrijgemaakt door het F.A.S.T. project. In sommige gevallen is hiervoor een tijdelijke afsluiting van de autosnelweg nodig.

Hiervoor werden calamiteitenroutes uitgewerkt. Deze routes verbinden de opeenvolgende op- en afritten van een autosnelweg via het onderliggende wegennet. De verschillende stukjes calamiteitenroute kunnen aan elkaar gekoppeld worden en vormen samen een alternatief voor de snelweg.

Daarom wordt een calamiteitenroute “cryptisch” (= met een letter per bestemming) bewegwijzerd. Op zich vormen deze (gele met zwarte tekens) borden een nietszeggende signalisatie.

Pas als de politie, bij het afsluiten van een snelweg, het startbord aan de afrit van de snelweg zichtbaar maakt krijgt de bestuurder de nodige informatie (voor Brussel volg “J”).

Verder nemen verschillende partners allerhande acties: het Vlaams Verkeerscentrum zorgt voor verkeersinformatie op o.a. de radio en zal via dynamische signalisatie het verkeer via andere snelwegen omleiden.

De politie zal het traject ook verkennen en eventuele obstakels laten verwijderen en waar nodig zelf het verkeer regelen (bijvoorbeeld kruispunten waar de route linksaf gaat).

In 2009 werd het bestek: “Uitbouw van het Vlaams Tunnelcentrum” aanbesteed. Voor de effectieve uitbouw van het bediening- en bewakingscentrum werd in 2009 al 2,5 miljoen euro voorzien. In 2010 begonnen aan de uitbouw en eventuele vernieuwing van de besturingssoftware voor het nieuwe centrum. Het tunnelcentrum zal in nauwe samenwerking met de Permanente Wachtdienst EMT en het Vlaams Verkeerscentrum worden uitgebouwd. Er wordt voor deze drie diensten een gemeenschappelijke nieuwe locatie gezocht. In het kader van hetzelfde bestek werd in 2009 al 5 miljoen euro voorzien ter uitvoering van de vereiste aanpassingen in de Craeybeckxtunnel. De werkzaamheden hiervoor zullen in 2010 en 2011 worden uitgevoerd.

De resterende permanente zones 30 langs gewestwegen in schoolomgevingen werden omgevormd tot dynamische zones. Alleen op plaatsen waar bijvoorbeeld de zone 30-schoolomgeving deel uitmaakt van een grotere, permanente zone 30, waar het huidige wegbeeld is afgestemd op een zone 30 of waar de zone 30 zich volledig op een verhoogde inrichting bevindt werd toch voor een permanente zone 30 geopteerd.

Eind september 2010 zijn 337 van de 421 ‘zones 30 schoolomgevingen’ gedekt door een aanvullend reglement of is een goedkeuringsprocedure lopende.

Te realiseren 2011

Intensiveren samenwerking overheid en private sector

De verkeersinformatie aangemaakt door het verkeerscentrum wordt nu reeds kosteloos en via een gestandaardiseerd formaat aan diverse dienstverleners ter beschikking gesteld. Zij gebruiken deze informatie

om samen met hun andere informatiebronnen commerciële producten (o.a. verkeersinformatie) op de markt te plaatsen. De mogelijke synergieën tussen het door MOW uitgezet en uitgevoerd Dynamisch Verkeersmanagement en een intensievere samenwerking met private partners zullen gerealiseerd worden. Dit kan de realisatie van ons DVM-beleid op de weg versnellen, verbreden en verdiepen door actuele verkeersinformatie op grotere schaal te verspreiden.
Het betrekken van private partijen zal gekaderd worden binnen de door de Raad van Europa en het Europees Parlement recent goedgekeurde ITS-richtlijn (RL 2010 40 EU).
Het werkingskader en de randvoorwaarden waarin data vanuit de overheid al dan niet kosteloos ter beschikking zal worden gesteld dient daarbij verder te worden uitgewerkt.

Impuls investeringen dynamisch verkeersmanagement

Het basismeetnet 'Meten in Vlaanderen' dient operationeel te zijn tegen eind 2012. De nodige budgettaire middelen hiertoe zijn opgenomen in het 3-jaren programma van het agentschap Wegen en Verkeer.

In het najaar 2010 wordt de E40 Brussel – Gent voorzien van dynamische rijstrooksignalisatie.

In de 2e helft van 2010 zullen contracten worden aanbesteed voor de levering en plaatsing van VMS-borden in de regio Brussel (18 locaties gepland) alsook dynamische rijstrooksignalisatie op het traject Antwerpen-oost – Ranst van de E313. Op dit laatste wegvak wordt in het voorjaar 2011 immers een spitsstrook gerealiseerd.

Het nieuwe turbine-complex van Lummen krijgt ook alle telematica infrastructuur conform het DVM-plan Vlaanderen.

De verkeerslichten op de calamiteitenroutes worden voorzien van een extra cyclus, die van op afstand door het Vlaams Verkeerscentrum geactiveerd kan worden. Hierdoor zal op deze kruispunten aan het calamiteitenverkeer extra groentijd worden gegeven. De uitwerking en de installatie op het terrein van deze extra calamiteitencycli zal tegen eind 2011 gerealiseerd zijn op de belangrijkste calamiteitenroutes.

In 2011 start de verhuis naar en de uitbouw van een nieuwe gemeenschappelijke infrastructuur voor het Vlaams Verkeerscentrum, de wachtdienst EMT en het Tunnelcentrum te Antwerpen.

Slimme verkeerslichten

Realisaties 2010

In het verleden zijn op een beperkt aantal wegvakken in Vlaanderen 'groene golven' geïnstalleerd. Dit is een eenvoudige coördinatie van verkeerslichten die ervoor zorgt dat de overgrote meerderheid van het verkeer (dat zich aan de voorgeschreven snelheid houdt) groen krijgt bij een hele reeks achtereenvolgende verkeerslichten. De meeste van deze groene golven zijn intussen fel afgezwakt of zelfs helemaal verdwenen omdat een klassieke groene golf niet combineerbaar is met de vereisten voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer. Ook de globale aansturing van de verkeerslichten in de (groot)stedelijke gebieden Antwerpen, Gent, Brugge, Mechelen en Leuven kende een analoog verhaal. Niettemin blijft de nood bestaan aan een betere en meer gecoördineerde afstemming van verkeerslichten op elkaar in functie van een betere doorstroming voor alle verkeersdeelnemers.

De simulatie voor het proefproject op de N3 Tiensesteenweg in Leuven toonde een algemene doorstromingsverbetering van 10%. Gezien deze positieve evaluatie van de simulatie werd beslist het systeem op het terrein uit te voeren. Na het voltooien van de nodige veiligheidstesten, wordt de implementatie in 2010 afgerond. Het systeem heeft een leertijd nodig van drie maanden. Daarna vindt de evaluatie en eventuele bijsturing van de installatie plaats.

Voor het proefproject op de N1 Antwerpen (Berchem) werden de simulaties afgerond en positief geëvalueerd. De voorbereidende gesprekken voor het opmaken van een technische inventaris en een budgettaire raming werden uitgevoerd.

Te realiseren 2011

Een extern expertenteam gaat na hoe de combinatie van een klassieke voertuigafhankelijke verkeerslichtenregeling en de vereisten voor de doorstroming van het openbaar vervoer kan geoptimaliseerd worden.

Momenteel biedt de markt geïntegreerde regelsystemen voor een ruim gebied aan. Daarbij wordt op basis van een groot aantal meetpunten het totale verkeersverloop in het betrokken gebied opgevolgd en zodanig aangestuurd dat de globale doorstroming geoptimaliseerd wordt en dit in functie van een minimale reistijd, een minimaal aantal stops of een minimale milieu-impact. Er kan ook een verschillend "gewicht" toegekend worden aan de diverse voertuigcategorieën (gewone voertuigen, openbaar vervoer, zwaar vervoer, …).

In 2011 zal onderzocht worden in welke omstandigheden welk systeem al of niet belangrijke voordelen biedt ten opzichte van de klassieke individuele voertuigafhankelijke regelingen. De eerste proeven (Leuven en de Antwerpse regio) lijken veelbelovend. Verder onderzoek is noodzakelijk en wordt voorbereid.

Voor de stadsring R40 in Gent is een offerteaanvraag in voorbereiding om na te gaan wat de optimale verkeersafwikkeling is voor een aantal al dan niet centraal geregelde kruispunten.

In 2011 zal het verkeersregelsysteem op de N3 in Leuven operationeel zijn.

De installatie van het proefproject op de N1 te Berchem wordt in de loop van 2011 voltooid.

Vervoersmanagement

Conform de doelstellingen geformuleerd in het Pact 2020 streven we er naar om tegen 2020 minstens 40 % van de woon-werkverplaatsingen enerzijds te voet of per fiets en anderzijds met collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, te laten gebeuren.

Het strategisch belang van bedrijfsvervoerplanning en van de ondersteuning van concrete projecten is groot. Daarom willen we ondernemingen en werknemers beter informeren over mobiliteit en reiken we middelen aan om huidige of toekomstige mobiliteits-en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken.

Realisaties 2010

Mobiliteitsadvies

In het kader van de verdere uitwerking van duurzaam mobiliteitsadvies heeft Slimweg de productie van bereikbaarheidsgidsen op punt gesteld. Momenteel heeft Slimweg reeds meer dan 250 dergelijke gidsen uitgewerkt voor een brede waaier aan locaties zoals bedrijvenparken, ziekenhuizen, musea, evenementen, scholen, recreatieve domeinen en shopping centra. Bij de opmaak wordt expliciet rekening gehouden met het STOP-principe en wordt de routeplanner van De Lijn geïntegreerd in de bereikbaarheidsgids. De multimodale routeplanner geeft aan hoe je te voet of per fiets en vervolgens met het openbaar vervoer je bestemming kan bereiken. Dank zij dit product is het bezoekersaantal op de website van Slimweg op minder dan 1 jaar tijd meer dan verdubbeld.

Woon –werkverkeerprojecten

Het Pendelfonds subsidieert projecten die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Projecten die tot doel hebben om het aantal duurzame verplaatsingen op het vlak van woon-werkverkeer te verhogen kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring uit het fonds. Bedrijven of bedrijvengroepen of andere private instellingen, maar ook lokale of provinciale overheden of andere publieke instellingen (in samenwerking met een private partner) kunnen de subsidie aanvragen. Het bedrag van de subsidie is afhankelijk van de duur van het project, die maximaal vier jaar kan belopen. De subsidie bedraagt maximaal de helft van de kosten die aan de projectuitvoering verbonden zijn. Alle aanvragen worden beoordeeld op basis van een reeks criteria.

Voor het budget 2010 werd in 2009 een 5de oproep gelanceerd. Er werden 51 dossiers ingediend, waar bij de eerste 4 projectaanvragen 77 dossiers werden ingediend.

Op basis van voorlopige cijfers blijkt dat het Pendelfonds een gunstige invloed heeft op de vervoerswijzekeuze van de werknemers van de gesubsidieerde bedrijven. Het autoaandeel is verminderd, terwijl het fietsgebruik, het gebruik van het openbaar vervoer en van het bedrijfsvervoer toenam.

Te realiseren 2011

Mobiliteitsadvies verruimen

Er moet bljivend werk gemaakt worden van bereikbaarheidsgidsen en deze gidsen moeten geïntegreerd worden in de bereikbaarheidsinfo van al deze locaties. Hiermee wordt bedoeld dat de verantwoordelijken van de lokatie waarop de bereikbaarheidsgids betrekking heeft deze info ook via hun eigen website weergeven (wat meestal het geval is). Andere partners die ook met routeplanners bezig zijn, koppelen die informatie aan verkeersinfo en real time info. Het één sluit het andere niet uit. Via deze tussenstap kunnen we op termijn evolueren naar een Multi modale routeplanner die zowel aandacht heeft voor de tijd, de kost als de emissie van de verplaatsing en de verschillende vervoersmodi.

Woon-werkverkeerprojecten: werking pendelfonds optimaliseren

In het najaar 2010 wordt een ronde tafel georganiseerd waarop doelstellingen, criteria en procedures worden geëvalueerd. Op basis van de conclusies kan de werking van het Pendelfonds worden geoptimaliseerd. Na een positieve evaluatie kan een zesde oproep worden gelanceerd.

Na deze evaluatie wordt eveneens gestart met de voorbereidingen van de nodige juridische aanpassingen.

Shuttledecreet

Het verbeteren van de ontsluiting van de bedrijventerreinen wordt structureel aangepakt. In overleg met alle betrokken actoren wordt een nota opgesteld die de grote principes vastlegt op welke wijze deze ontsluiting kan verbeterd worden.

De voorbereidingen voor de realisatie van het shuttledecreet zullen verder worden gezet. Dit decreet moet een kader creëren voor de organisatie van shuttlediensten tussen openbaar vervoer knooppunten en afgelegen, moeilijk te ontsluiten bedrijventerreinen, die niet via het geregeld openbaar vervoer bediend kunnen worden.

1.1.2. De bestaande maritieme en waterwegnetwerken optimaal benutten

Veilige en vlotte maritieme scheepvaartafwikkeling garanderen.

a. Een geïntegreerde ketenbenadering en verkeersbegeleiding.

Realisaties 2010

Havencoördinatieplatforms.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en het Vlaams Gewest ondertekenden in 2009 een overeenkomst tot de oprichting van een nieuw havencoördinatieplatform te Antwerpen (het ACC of Antwerp Coordination Centre). Een architectuurwedstrijd via de Vlaamse Bouwmeester duidde een ontwerpteam aan. Om in 2014 een nieuw ACC in het Havengebied Antwerpen operationeel te kunnen hebben, werden ondertussen alle financieringsvormen onderzocht. Een beslissing hierover zal in de komende maanden genomen worden.

Om een gemeenschappelijke werkvloer te huisvesten is in het Vandamme Sluisgebouw te Zeebrugge gestart met de herinrichting van de zesde verdieping.

De renovatie van het bedieningsgebouw aan Zelzatebrug op het kanaal Gent-Terneuzen is afgerond. Als schakel in de verkeersbegeleiding tussen het havengebied Gent en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) werkingsgebied op het kanaal Gent-Terneuzen en de Westerschelde vervult dit bedieningsgebouw een sleutelfunctie.

Voor de haven van Oostende bestaat een goede samenwerking met het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC).

Studie Ketenbenadering.

Een eerste fase bracht de knelpunten in de huidige werking van de ketenbenadering per haven tot het terugdringen van wachttijden in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer-gebied (GNB) in kaart. Op 11 mei 2010 ondertekenden de betrokken overheden (Rijkswaterstaat en Vlaamse Overheid), havenbedrijven en scheepvaartactoren de werkafspraken voor de nautisch-operationele ketenbenadering op het Kanaal Gent-Terneuzen .

Om de nautische ketenwerking te ondersteunen worden verschillende systemen voor het opvolgen van de scheepvaart uitgebouwd en aan elkaar gekoppeld. Zo zal er binnen het volledig werkingsgebied van het GNB en de aangrenzende havengebieden een transparante gegevensuitwisseling mogelijk zijn. Dit gebeurt in het kader van een “e-maritime” platform op regionaal en Europees vlak. Vlaanderen is koploper bij het realiseren van de Europese Monitoring-richtlijn met de huidige technische implementatie.

Langetermijnvisie VTS 2020.

De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart kreeg in 2010 zicht op een eerste fase van de langetermijnvisie voor de organisatie en exploitatie van een kostefficiënt en doeltreffend scheepvaartbegeleidingssysteem (Vessel Traffic Services of VTS systeem) en overlegde hierover.

Regelgevende initiatieven.

Nieuwe Europese Richtlijnen[1] hebben impact op activiteiten binnen de Vlaamse bevoegdheden of vergen een omzetting in Vlaamse regelgeving. Deze omzetting in Vlaamse regelgeving gebeurt in overleg met de collega’s van de FOD Mobiliteit. De operationele impact op scheepvaartactoren en havenautoriteiten worden in overleg met deze instanties behandeld. De operationele impact op scheepvaartactoren en havenautoriteiten worden in overleg met deze instanties behandeld.

Te realiseren 2011

Havencoördinatieplatforms.

Een hernieuwde overeenkomst met het GHA formaliseert in 2011 de principes voor het ontwerp en de financiering van een nieuw havencoördinatieplatform tussen de Zandvliet- en Berendrechtsluis. De nodige vergunningen zullen worden aangevraagd om de ACC-toren te kunnen bouwen.

Zeebrugge krijgt eveneens een gemeenschappelijke werkvloer voor het opvolgen en coördineren van de scheepvaart van en naar het havengebied Zeebrugge. Deze werken vinden plaats in 2011 en 2012, samen met de opstart van de vernieuwing van de elektromechanische bediening van de Vandammesluis.

Studie Ketenbenadering.

In 2011 zullen adviezen geformuleerd worden om de belangrijkste knelpunten gedetecteerd in de eerste fase van het overleg weg te werken. Hiervoor wordt beroep gedaan op klankbordwerkgroepen die bij de

[1] onder meer Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole; Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart; en Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad

betrokken ketenpartners een draagvlak moet creëren. Er zal niet alleen aandacht besteed worden aan de technische kant van de problemen, ook de organisatorische kant van de ketensturing zal voldoende aandacht krijgen

Na het uittekenen van de verbeterpunten op organisatorisch, nautisch-operationeel en juridisch vlak, wordt gestart met de opmaak van een structureel implementatieplan. Aansluitend zullen worden met de betrokken havenactoren werkafspraken opgesteld en overeenkomsten afgesloten.

Langetermijnvisie VTS 2020.

In 2011 wordt de langetermijnvisie bijgesteld en afgewerkt, rekening houdend met de laatste evoluties op het vlak van de nautische ketenwerking . Dit gebeurt in samenwerking met Rijkswaterstaat zodat dit strookt met de structuur en werking van de organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer met Nederland en met de principes van de ketenwerking.

Regelgevende initiatieven.

De omzetting van de Europese Richtlijnen in Vlaamse wetgeving en de praktische invoering op operationeel gebied worden verder uitgewerkt in coördinatie met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de FOD Mobiliteit, waarmee de nodige werkafspraken zullen worden gemaakt.

b. Continue modernisering van de overheidsvloot.

Realisaties 2010

De modernisering van de Vlaamse overheidsvloot, opgestart in de vorige legislatuur, gaat tijdens deze legislatuur verder.

In het kader van het investerings- en onderhoudsprogramma zijn volgende belangrijke realisaties of mijlpalen te vermelden:

nde bouw van drie kleine SWATH's (small waterplane area twin hull) en één grote moeder SWATH is volop in uitvoering.

- op 30 maart 2010 werd de nieuwe loodstender 'Ravelingen' te Oostende gedoopt. Dit schip, dat een snelheid haalt van 25 knopen, wordt ingezet voor het transport van loodsen.

ode werfopvolging van de vaartuigen die in aanbouw zijn..

De herbevestiging maar vooral ook de uitbreiding van het ISO-certificaat voor de volledige dienstverlening van de rederij bewijst dat dit programma een verbetering van de dienstverlening in het algemeen maar ook een kwaliteitsverhoging en gunstigere ecologische resultaten tot gevolg heeft.

Te realiseren 2011

Continue investering in de milieuvriendelijke vernieuwing en onderhoud van de overheidsvloot is noodzakelijk om de wettelijk vastgelegde verplichtingen van de Vlaamse rederij en deze van haar partners te kunnen verzekeren, maar ook om een kwaliteitsvolle dienstverlening te kunnen garanderen en te versterken.

In het najaar 2010 en in 2011 worden, behoudens onvoorziene vertragingen op de scheepswerven de volgende vaartuigen in gebruik genomen:

Multifunctionele boeienlegger voor de kust
ueen aantal veerboten
vPeilvaartuig voor de Schelde (Vlaamse hydrografie)
e3 kleine SWATH's
sPolyvalente redeboot
oReddingsboot.

Deze komen ter vervanging van de oude vaartuigen die nu nog in gebruik zijn. Zo dalen de aan deze oude vaartuigen gekoppelde hoge onderhoudslasten. De ingebruikname van de moeder SWATH wordt voorzien voor 2012.

Na het doorlopen van alle procedures – van het opstellen van de (technische en wetenschappelijke)

specificaties tot de gunningsprocedure –gunden we op 23 juli 2010 de overeenkomst voor de bouw van het hypermoderne onderzoeksschip 'Simon Stevin'. Het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) zal samen met de DAB Vloot de bouw van de 'Simon Stevin' van nabij opvolgen**.** Dit project is het resultaat van een samenwerking met de minister bevoegd voor Innovatie.

c. Een moderne en performante loodsorganisatie.

Realisaties 2010

Het aandeel van de DAB Loodswezen in de wachttijden voor de zeescheepvaart naar en vanuit de Vlaamse havens is in 2010 teruggelopen tot 4% tegenover 6% in 2009 en 10% in 2008. Het overgrote deel van het (beperkt) aantal vertragingen op conto van de DAB Loodswezen is te wijten aan slechte weersomstandigheden, waarbij de beloodsing op zee tijdelijk moest stoppen.

De gemiddelde historische groeivoet van de loodsgeldtarieven van de Vlaamse havens lag in de periode 2003-2009 onder de gemiddelde historische groeivoet van de West-Europese havens.

Te realiseren 2011

Het gebruik van de moderne SWATH beloodsingsmiddelen zal het aandeel van de DAB Loodswezen in het aantal wachttijden voor de scheepvaart nog verder terugdringen. De nieuwe beloodsingsvaartuigen kunnen immers ook in slechte weersomstandigheden functioneren. De oplevering van de vier SWATH vaartuigen zal in de periode 2011-2012 stapsgewijs gebeuren. Omwille van de veiligheid is na de oplevering van de vaartuigen een inloopperiode vereist vooraleer we ze full time operationeel zullen inzetten.

Conform het regeerakkoord wordt jaarlijks een benchmark uitgevoerd die de prijszetting van de loodsdienstverlening vergelijkt met de evolutie in de havens binnen de range Hamburg-Le Havre.

d. Hydrografie.

Ten behoeve van een vlotte en veilige scheepvaart staat de Vlaamse Hydrografie in voor de uitvoering van peilingen van de zeebodem en de Schelde, zowel algemeen als in de vaargeulen en de havens. De resultaten van deze metingen verwerkt de Vlaamse Hydrografie in peilplannen en zeekaarten, zowel op papier als digitaal. Deze peilplannen en zeekaarten zijn een belangrijk ondersteunend middel voor de navigatie.

Realisaties 2010

Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor nautische kaarten.

De Vlaamse Hydrografie leverde nieuwe internationale kaarten aan van de Vlaamse Kust, alsook de nationale kaart van de Schelde.

Het MDK-informatieplatform is operationeel waardoor loodsen nu rechtstreeks en veel sneller de peilplannen kunnen raadplegen

Op vraag van de loodsen en vaarwegbeheerders nam de Vlaamse Hydrografie de volledige productie van elektronische peilplannen (ECS'n) voor de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen in eigen beheer. De Vlaamse Hydrografie startte ook met de productie van de ECS'n voor de kusthavens Zeebrugge en Oostende.

In het kader van de Europese RIS-richtlijn startte de Vlaamse Hydrografie met de elektronische kaartproductie ten behoeve van de binnenvaart en dit op de vaarwegen die onder toezicht van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, afdeling Maritieme Toegang en de havens vallen. In uitvoering van de overeenkomst met de Haven van Gent werd een eerste draft van de IENC voor het gebied Kanaal Gent-Terneuzen en de Haven van Gent opgemaakt.

Verdiepingswerken.

Door de evolutie naar grotere schepen werd beslist om een aantal verdiepingswerken op te starten, zoals in de nieuwe vaargeul naar de Haven Oostende en de Westerschelde (MONEOS). Hiervoor is een nauwkeurige en frequente registratie van de bodem nodig. Dit vereist een goede opvolging van nieuwe meettechnieken en

knowhow van de nautische bodem, waaronder de slibproblematiek.

In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium startte de Vlaamse Hydrografie nieuwe proeven op om verschillende technieken ter bepaling van de nautische bodem te vergelijken.

Te realiseren 2011

Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor nautische kaarten.

Kennis- en productiecentrum voor nautische kaarten.

Om aan alle behoeften van de vaarweggebruikers te voldoen, zal de frequentie van de actualisatie van de zeekaarten verder verhoogd worden.

Voor het proces van de hydrografische peilingen wordt gestreefd naar het behalen van het ISO-kwaliteitslabel.

De productie van elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart wordt uitgebreid. Ook de havens van Oostende en Zeebrugge wensen een overeenkomst voor de productie van elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart.

e. Hydrometeorologie.

Realisaties 2010

Hydrometeo kenniscentrum.
De Vlaamse Hydrografie beheert en exploiteert een operationeel meetnet op zee en langs de kust voor het meten van getij, golven, stroming, wind en andere specifieke parameters (het Meetnet Vlaamse Banken). Het hydrometeo kenniscentrum maakt hiervan, als deel van de Vlaamse Hydrografie, van gebruik.

Om de bedrijfscontinuïteit te garanderen voor het Meetnet Vlaamse Banken implementeerden we een automatisch bewakingssysteem. De doelstelling hiervan is om, indien er een kritiek element in de ketting van het meetnet uitvalt, deze door een systeem op te vangen en de nodige alarmen te genereren met de mogelijkheid om enkele sleutelfiguren hiervan onmiddellijk te verwittigen via bvb sms. Op die manier kan er veel sneller actie ondernomen worden.

Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS).
De samenwerkingsovereenkomst tussen afdeling Kust en de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (federale overheid) en het Schelde-estuarium (BMM) werd geformaliseerd. De resultaten van 2 getijmodellen (Omnecs en Optos) worden beschikbaar gesteld, alsook de resultaten van het deiningspredictiemodel (Hypas en refractiemodule) met golfverwachtingen.

Te realiseren 2011

Hydrometeo kenniscentrum.

Om de continuïteit van de data beter te garanderen wordt de centrale databank van het Meetnet Vlaamse Banken ontdubbeld.Voor een beter beheer van historische data en om nieuwe data real-time te valideren is het aangewezen een uitgebreide kwaliteitsbewaking in te voeren. Om het scheepvaartverkeer vlot en veilig te laten verlopen is een grondige bewaking van de kwaliteit van de data noodzakelijk. Het insourcen van kwaliteitscontrole en -beheer zal een belangrijke efficiëntiewinst opleveren: snellere en betere kwaliteit van de data en interne kennisopbouw.

OMS.

Om een vlotte werking van het OMS te garanderen is een samenwerking tussen de federale en Vlaamse overheid op continue basis aangewezen. Eerste gesprekken hiervoor startten in 2010.

Getij en stroming.

Gezien de huidige stroomatlas sterk verouderd is, zal de Vlaamse Hydrografie op vraag van de loodsen en de vaarweggebruikers een nieuwe stroomatlas aanmaken voor de haven van Zeebrugge en "Pas van het Zand".

Doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling garanderen

Om het scheepvaartverkeer doelmatig, veilig en vlot te laten verlopen nemen de waterwegbeheerders verschillende maatregelen.

a. River Information Services (RIS) -projecten

Door middel van de RIS-projecten kunnen de waterwegbeheerder op een gebruiksvriendelijke, snelle en accurate wijze informatie aanbieden aan de schipperij over de toestand van de waterweg. Dit komt de betrouwbaarheid van en de veiligheid op de waterweg ten goede.

Realisaties 2010

Overkoepelende RIS-projecten W&Z en DS:

- De éénloketfunctie zorgt ervoor dat zowel RIS-Evergem als RIS-Hasselt 24u/24 u bereikbaar zijn.
- C@LRIS (een ondersteund informatiesysteem bij calamiteiten) verzorgt alle communicatie van en naar de RIS-centra.
- Een derde gezamenlijk project is de 'Notices to Skippers'. Via de website nts.flaris.be kunnen klanten de berichten aan de schipperij opvragen conform de Europese standaard (23 talen, in te brengen in individuele digitale vaarkaarten en routeplanners). Via diezelfde site kunnen klanten de beschikbare digitale vaarkaarten van de waterwegen van klasse IV en hoger gratis afhalen. Digitale vaarkaarten (Inland-Ecdis) zijn door de waterwegbeheerders aangemaakt voor alle Vlaamse waterwegen hoger dan de vaarklasse IV.Wat betreft de zeevaart verzorgt het luik van het havenmanagement de opvolging en afhandeling.
- Een Vlaamse steunmaatregel voor de aanschaf en installatie van automatische identificatiesystemen-transponders (AIS) voor de binnenvaart is dit jaar uitgewerkt en aangemeld bij de Europese Commissie. De steunmaatregel voorziet in de subsidiëring van de AIS-investeringen door de binnenvaart in 2010 en 2011.

Autonome RIS-projecten nv De Scheepvaart (DS):

- Op het Albertkanaal loopt een proefproject voor het elektronisch afleveren van de vaarvergunning waardoor binnenvaartondernemers zich niet langer hoeven aan te melden bij het eerste kunstwerk.
- Daarnaast loopt er ook een proefproject die bevrachters informatie verstrekt over de vermoedelijke aankomsttijd van hun schepen met het oog op hun interne planning.

Autonome RIS-projecten Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z)

- De nieuwe lokalen van het River Information Services in Evergem zijn op 25 mei 2010 ingehuldigd en officieel in gebruik genomen. Hierdoor zijn de twee Vlaamse RIS-centra nu 24u/24u operationeel. Verschillende nieuwe informatiediensten en technologische toepassingen zorgen voor een optimalisatie van het verkeers- en vervoersproces op de Vlaamse en Europese binnenwateren en voor een efficiëntere dienstverlening. De vergaderzaal kan eveneens dienst doen als persruimte in geval van calamiteiten..
- IBIS, de software voor het innen van de vaarrechten, is gemigreerd naar een vernieuwd informaticaplatform.

Te realiseren 2011

De realisatie van de laatste fundamenten van het Vlaamse RIS-systeem (FlaRIS genaamd) zal in 2011 starten. Het betreft een eenmalige inning, inclusief verrekenkamer voor de verdeling van de geïnde (vaar)rechten, een visualisatie van alle verzamelde informatie, ondersteuning voor de logistiek en het implementeren op het grondgebied van W&Z van de sluisplanningsmodule, die al in gebruik is op de door DS beheerde waterwegen.

De waterwegbeheerders DS en W&Z maken werk van de aanmaak van Inland Ecdis-kaarten voor waterwegen lager dan klasse IV.

De uitbouw van een Vlaanderen dekkend AIS-netwerk wordt een feit. De AIS-stations zullen de uitwisseling van informatie tussen waterwegbeheerders en binnenvaartactoren (scheepvaartbegeleiding, logistieke ondersteuning) mogelijk maken met respect voor de privacy.

Om de drempel van draadloze communicatie tussen schip en wal te verlagen zullen enkele belangrijke (wacht)plaatsen voor de binnenvaart met hot spots worden uitgerust zodat de informatie in kader van RIS gemakkelijk consulteerbaar is.

Samen met de betrokkenen zal er een evaluatie gebeuren van de proefprojecten betreffende het elektronisch aanmelden en de informatieverstrekking over de vermoedelijke aankomsttijd (ETA). Na de verwerking van de resultaten van de evaluatie zal de toepassing een algemene invoering kennen.

De informatie die de waterwegbeheerders en de binnenvaartactoren nu en in de toekomst met elkaar uitwisselen via de verschillende RIS-toepassingen draagt in belangrijke mate bij tot de performantie van de sector binnen de logistieke keten.

b. Uitbreiding bedieningstijden

Op basis van vastgestelde noden is met het uitbreiden van de bedieningstijden van kunstwerken een verder geoptimaliseerd gebruik van de Vlaamse waterwegen mogelijk.. Voor het vervoer van bepaalde soorten goederen zoals containers, 24/24 uur beschikbaarheid van de waterweg belangrijk.

Realisaties 2010

De bedieningstijden op volgende locaties werd aangepast in 2010:

- Brugge (in functie van vlotter scheepvaartverkeer en wegverkeer)
- Kanaal Leuven-Dijle (met een optimalisatie van de Zennegatsluis)
- in Temse-Bornem is met de ingebruikname van de nieuwe Scheldebrug de beperking van de bedieningstijden tijdens de spits opgeheven. De bedieningstijden zijn verder uitgebreid.
- op zon- en feestdagen wordt bediening voorzien op het Albertkanaal wanneer sprake is van economische noodzaak

Te realiseren 2011

In het kader van de ontwikkelingen rondom het project van de Seine-Schelde verbinding alsook de verdere ontwikkelingen en visies voor het Kanaal Roeselare-Leie, voert W&Z een onderzoek uit naar het draagvlak dat er is en wat de meerwaarde is van de afstemming van de bedieningsuren van de sluis in Ooigem op deze van St.Baafs-Vijve.

Medio 2011 wordt de Kattendijksluis in Antwerpen opnieuw opengesteld. Deze sluis is hoofdzakelijk bedoeld voor pleziervaart die de jachthaven van Antwerpen aandoet. Hierdoor komt de Royersluis vrij voor beroepsscheepvaart.

c. Afstandsbediening beweegbare kunstwerken

Door het op afstand bedienen van beweegbare kunstwerken en het clusteren van verschillende kunstwerken is een efficiëntere beschikbaarheid van de waterweg mogelijk. In 2010 werden volgende projecten gerealiseerd:

Realisaties 2010

- alle bruggen op het kanaal Leuven-Dijle (met uitzondering van de Zennegatsluis, die lokaal bediend zal blijven uit veiligheidsoverwegingen)
- de Vredesbrug en de Brielenbrug (Zeekanaal Brussel-Schelde)
- de voorbereidingen zijn getroffen om de Scheldebruggen Temse-Bornem, Bornem-Temse en de spoorwegbrug via de centrale bedieningspost-Willebroek van op afstand te kunnen bedienen. Eenmaal dit voltooid is, zal 24 uur bediening mogelijk zijn.
- Centrale bedieningspost Rijkevorsel is gerealiseerd (kanaal Desse-Turnhout-Schoten)

Te realiseren 2011

De uitbouw van de afstandsbediening van de bruggen van het Zeekanaal Brussel-Schelde gaat verder. In 2011 is de realisatie van de afstandsbediening van de Rupelbrug en de Temsebruggen voorzien. Voor de spoorwegbrug moet er eerst nog een overeenkomst met Infrabel afgesloten worden.

DS zal op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten de afstandsbediening van tien ophaalbruggen en één sluis vanuit de bedieningspost Rijkevorsel realiseren.

Het project van de mechanisering van tien sluizen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zal met sluis 4 St-Job-in-'t-Goor zijn voltooiing kennen.

1.1.3. De verkeersveiligheid en -leefbaarheid verhogen

Met het Pact 2020 werden voor de horizon 2020, in het verlengde van de horizon 2015 uit het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, reeds de ambitieuze doelstellingen inzake verkeersveiligheid gesteld. Conform het regeerakkoord voeren we het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen gezien uit.

Opleiding en ervaring als een solide basis voor elke verkeersdeelnemer

Voor het basisonderwijs bestaan al langer eindtermen Verkeers- en Mobiliteitseducatie (VME).

Het Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie vormt de rode draad in de samenwerking met het secundair onderwijs. Het plan is opgevat als een kalender en biedt een waaier van mogelijkheden om een verkeersproject uit te werken. In het plan worden verschillende thema's verspreid over verschillende periodes in een schooljaar. Het is een hulpmiddel om ervoor te zorgen dat verkeer en mobiliteit als een rode draad, geïntegreerd in het school- en klasgebeuren, op een effectieve en efficiënte manier aan bod komen.

Realisaties 2010

Voor het schooljaar 2009-2010 wordt samengewerkt met de vzw Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (SNPB vzw). 8 Begeleiders en 1 projectcoördinator begeleiden de secundaire scholen in het uitvoeren van het educatief actieplan. SNPB zal zich in schooljaar 2010 - 2011 meer toeleggen op netwerking rond verkeers-en mobiliteitseducatie.

Een belangrijke rol is weggelegd voor de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Naast de organisatie van de basiswerking, wwerden middelen voorzien voor de uitvoering van project "Rijbewijs op school". Daarnaast werd bij het begin van dit schooljaar "SMS" – Slimme Mobiele Scholen opgestart, een project waarmee secundaire scholen gestimuleerd worden om verkeers- en mobiliteitseducatie op een structurele wijze aanbieden in alle graden van het secundair onderwijs. De VSV werkt vooral volgens het principe 'teach the teacher'. Alle initiatieven kaderen in een verticale leerlijn: levenslang leren over verkeer en mobiliteit, van kleuter tot senior.

In samenwerking met het Levenslijn Kinderfonds (kinderen), Okra vzw (senioren), KWB vzw (jonge kandidaat autobestuurders) en de provinciale verkeersgetuigen (jongeren) werden doelgerichte campagnes en initiatieven uitgewerkt.

Zowel voor de 'heen-en weer-week' en de 'aardig-op-weg-week' werd in 2010 samengewerkt met Komimo.

Te realiseren 2011

De werking van de VSV zet in op een breed aanbod aan educatieve initiatieven, zowel naar het brede publiek van 0 tot 99 jaar als naar de professionals.

Vooreerst houdt dit een consolidatie en uitbreiding in van de positie die de VSV al heeft in het basisonderwijs. Bedoeling is onder andere om voor elke eindterm VME een praktijkgericht en geactualiseerd lesmateriaal te ontwikkelen. Met de Grote Verkeerstoets wil de VSV binnen de twee jaar ten minste 30.000 leerlingen (=50%) uit het vijfde leerjaar bereiken. Ook de verkeersbrevetten, de spandoeken, de sensibiliserende affiches en de nieuwsbrieven blijven vaste waardes.

Ten tweede wordt gewerkt aan de verdere uitbouw van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. Zo is het onder andere de bedoeling om in samenwerking met externe partners een praktijkgericht bromfietsproject voor jongeren op te starten. Met de Mobibus wordt een jaarlijks bereik van 8.000 leerlingen uit de tweede graad van het secundair onderwijs beoogd. Met "Rijbewijs op School" wordt opnieuw aan minstens 60.000 laatstejaars van het secundair onderwijs de beste kansen geboden om hun theoretisch rijbewijs B gratis op school te halen waarbij tegelijk aandacht besteed wordt aan duurzame mobiliteit. Bedoeling is om het slaagpercentage voor het eerste examen te verhogen tot 70% - bij BSO en BuSO-leerlingen tot minstens 50%.Ook voor het secundair onderwijs worden lesfiches verspreid. De doelgroep werd tevens uitgebreid naar de 17-jarigen. Het gaat hier om 25.000 jongeren die bijkomende deze opleiding kunnen volgen.

Verder werkt de VSV aan de integratie van verkeers- en mobiliteitseducatie in het pedagogisch onderwijs en aan de uitbouw van permanente vorming voor verschillende doelgroepen na het onderwijs. Zo onderzoekt de VSV de mogelijkheden om een opfriscursus voor chauffeurs tussen de 40 en 55 jaar op te starten en biedt ze met Mobiplus reeds jaarlijks aan 5.000 55-plussers een opfriscursus over verkeer en mobiliteit.

Verder zijn er ook in 2011 nog sensibiliseringsacties gepland. Deze campagnes richten zich in eerste instantie niet specifiek op de risicogroepen, maar wel op alle weggebruikers. Deze campagnes kunnen deels de groepsdruk compenseren. Vrienden en kennissen bepalen mee het gedrag van de weggebruikers; sensibilisatiecampagnes kunnen attitude en gedrag bijsturen waar noodzakelijk.

De samenwerking met Komimo wordt in 2011 verder gezet voor de 'heen-en weer-week' en de 'aardig-op-weg-week'. Deze mobiliteitsweken zullen geëvalueerd worden, waarna mogelijks een herdefiniëring volgt.

Specifiek naar motorrijders wordt een rondetafel georganiseerd met de sector. Concrete acties en vorming moeten pro-actief en flankerend de verkeersveiligheid van deze in de verkeersongevallencijfers oververtegenwoordigde doelgroep verhogen.

Er wordt tenslotte ingezet op de ondersteuning van Levenslijn. Er komen nieuwe afleveringen voor de succesvolle Zeppe en Zikki reeks, een verkeersgame voor jongeren en er start een animatiereeks voor kleuters.

Coherent beleid voor verkeersslachtoffers

Er lopen verschillende goede initiatieven met betrekking tot het ondersteunen van verkeersslachtoffers. Toch zou een doelgerichte en coherente aanpak een toegevoegde waarde kunnen betekenen. In samenwerking met de bijzondere commissaris en het departement welzijn zullen hierrond de nodige initiatieven genomen worden.

Bevorderen en afdwingen van intrinsiek veilig verkeersgedrag

Intrinsiek veilig verkeersgedrag wordt in eerste instantie bevorderd via algemene sensibiliseringscampagnes en campagnes gericht op doelgroepen, maar handhaving blijft noodzakelijk. Op basis van objectieve verkeersonveiligheidgegevens blijven we gericht investeren in roodlicht- en snelheidscamera's. De proefprojecten in verband met technologische ontwikkelingen zoals trajectcontrole, weigh-in-motion, toegangscontrole en het bewaken van tussenafstanden worden opgevolgd, geëvalueerd en bij een positieve evaluatie uitgebreid.

Op dit moment staan er langs Vlaamse gewestwegen op 672 locaties palen voor roodlichtcamera's en snelheidscamera's.

Realisaties 2010

In de periode medio 2009 – medio 2010 werden 32 nieuwe roodlichtcamera installaties en 33 snelheidscamera's in dienst genomen.

We startten met een analyse van alle geplaatste roodlicht- en snelheidscamera's die de impact op en de meerwaarde voor de verkeersveiligheid moet onderzoeken.

De proefopstelling voor trajectcontrole te Gentbrugge (E17) wordt in 2010 verder doorgetest. De modelgoedkeuring wordt aangevraagd. Nadat het KB ter zake is bekrachtigd kan de installatie definitief in dienst genomen worden.

In 2010 werden de eerste prioritaire locaties van het systeem WIM op het terrein gerealiseerd: de sites te Erpe-Mere (E40), Scheldebrug (N16) en Brugge (E40).

Langs de E17 in Sint-Niklaas bevindt zich een eerste systeem voor de controle op tussenafstanden, inhaalverbod en pechstrook rijden. De definitieve test voor de performantie-eisen van dit systeem was succesvol.

De eerste installatie voor een vrachtwagensluis, een systeem voor toegangscontrole, werd gerealiseerd in Rieme. Momenteel wordt het systeem nog doorgetest. De definitieve ingebruikname is voorzien voor eind 2010.

Te realiseren 2011

In 2011 zal een evaluatie uitgevoerd worden van de tot nog toe toegepaste aanvraagprocedure en het locatiebeleid van de flitspalen. De vooropgestelde evaluatie beoogt het nagaan van de effectiviteit van de bestaande installaties in functie van de verkeersveiligheid. Het is de bedoeling de minder effectieve flitspalen in kaart te brengen en op basis daarvan bij te sturen. Alle betrokken politiediensten werden via het secretariaat van de Vaste Commissie van de Lokale Politie aangeschreven om de meest recente gegevens van de letselongevallen en de gegevens van het gebruik van de onbemande camera's (+ gedane vaststellingen) aan te leveren. Het agentschap Wegen en Verkeer zal deze gegevens bundelen en analyseren. De evaluatieresultaten zullen overgemaakt worden aan de Taskforce Handhaving en zullen in dit forum als basis dienen om het huidige flitspalenbeleid bij te sturen waar nodig. Verdere aandacht zal ook uitgaan naar de (efficiëntie van de) datatransfer tussen de handhavingssystemen en de verwerkingscentra van de politie enerzijds en de rijstrooksignalisatie anderzijds. Bovendien wordt ook gefocust op het bekomen van de handhavingscijfers uit de onbemande camera's.

Het handhavingsprogramma 2011 zal rekening houden met de resultaten van de vooropgestelde evaluatie

In de loop van 2011 is de installatie van nog 6 andere sites voor WIM gepland, verspreid over Vlaanderen (Waregem E17, Schoten E19, Geel E313, Lummen E313, Tienen E40 en Kruishoutem E17).

In 2011 zal daarnaast nog een 10-tal bijkomende locaties voor de controle op tussenafstanden (o.a. E313 Beringen, E17 Deinze en E17 Deerlijk) uitgerust worden.

Het systeem van de vrachtwagensluis zal na 1 jaar werking geëvalueerd worden.

Een hoogwaardig verkeerssysteem ingebed in een duurzame ruimtelijke ordening

Realisaties 2010

Binnen het in 2009 opgestarte proefproject voor de installatie van spiegelafstelplaatsen werden naast de eerder uitgeruste locatie te Wilrijk nog 2 bijkomende locaties uitgerust: 1 in samenwerking met Nike ter hoogte van de inlandterminal te Laakdal en 1 op terrein van AWV langsheen de N702 in Hasselt.

In 2007 startte AWV met de inventarisatie van de verticale signalisatie langs gewestwegen. Eind 2008 startte het departement MOW met de inventarisatie van de verticale signalisatie langs niet-gewestwegen en werd tevens opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een verkeersbordendatabank. Hierin wordt alle informatie zowel van gewestwegen als niet-gewestwegen samengebracht. Beide projecten worden in het najaar van 2010 afgerond. Het project van de gemeentewegen is afgerond medio 2010. De inventarisatie van de verkeersborden langs de gewestwegen is bijna afgerond. De laatste handelingen zullen begin 2011 afgerond zijn.Op het ogenblik dat deze inventarisatie is afgerond, zal een volledig beeld van de verkeersborden in Vlaanderen beschikbaar komen.

Deze wordt als werk- en beleidsinstrument aan alle steden en gemeenten ter beschikking gesteld, samen met de nodige software. Tevens werd aan alle steden en gemeenten en ook politiezones de mogelijkheid geboden om een aantal personeelsleden een opleiding voor het gebruik ervan te laten volgen.

Voor commerciële makers van digitale wegenkaarten is het belangrijk om op een efficiënte, kwalitatieve en gestandaardiseerde wijze over (verkeers)veiligheidsgerelateerde informatie over wegen (zoals toegelaten snelheidsregimes, verboden afslagen, toegangsbeperkingen, …) te kunnen beschikken. Daarom leverden het departement MOW en AWV een actieve bijdrage aan het Europees ROSATTE-project dat het aanbieden door wegbeheerders van dergelijke informatie beoogt. Dit project wordt in 2010 afgerond.

Voetgangers, fietsers en andere kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders krijgen grote aandacht in het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken. De overeenkomstige vademecums, die op ruime schaal werden verspreid, vertalen deze aandacht in concrete aanbevelingen bij het ontwerp en het beheer van de weginfrastructuur.

Recent verscheen het vademecum “Toegankelijkheid van het Publiek domein” dat aanbevelingen geeft voor het ontwerp en beheer van de weginfrastructuur ten voordele van alle gebruikers, ook de mindervaliden. Dit vademecum werd in juli 2009 verstuurd naar alle gemeentebesturen in Vlaanderen.

Het werkboek “schoolomgevingen” is gerealiseerd en werd voorgesteld op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 31 mei 2010 en in de Mobiliteitsbrief. Het werkboek geeft aan hoe de weginfrastructuur dient ontworpen te worden en hoe de mobiliteit dient georganiseerd te worden voor de veiligheid van de schoolkinderen, scholieren en studenten. Bij het begin van het schooljaar werden rond dit werkboek “schoolomgevingen” nog een communicatiemoment en 5 provinciale “infomomenten” georganiseerd.

De realisatie van dynamische zones 30 –schoolomgevingen op gewestwegen combineren de veiligheid van de jongeren bij de begin- en eindtijden van de scholen met de vereisten van een goede doorstroming buiten deze cruciale tijdsvensters.

Te realiseren 2011

Met de Verkeersbordendatabank zal de focus op alle Vlaamse wegen liggen op het verder verbeteren van de toepassingen. Zo is het o.a. de bedoeling om de ondersteunende software web-based te maken zodat het aantal gebruikers en de integratiemogelijkheden kan verhogen. Dit alles met de bedoeling het gebruik zo veel mogelijk te bevorderen zodat steden en gemeenten zo effectief en efficiënt mogelijk kunnen instaan voor de permanente update van de databank. Tevens zal er gewerkt worden aan bijkomende analyse en rapporteringstools zodat als een éénvormige snelheidsregimes vooreerst onderzocht en geëvalueerd kunnen worden om vervolgens tot verbetervoorstellen en de implementatie ervan te komen. Aan deze laatste stap zullen uiteraard alle wegbeheerders, ook steden en gemeentes, mee uitvoering moeten geven.

De verkeersbordendatabank is ook een belangrijk hulpmiddel voor een goed beheer van de gewestwegen. Ook binnen AWV zal deze 'momentopname' zal verder verder bijgehouden worden en voortdurend geactualiseerd. Het up-to-date houden ervan wordt verankerd in de bedrijfsprocessen van het agentschap.

Met een dergelijke, actuele inventaris van alle verticale signalisatie wil AWV enerzijds de verkeersveiligheid verhogen. Dit kan door de verkeersborden overzichtelijk op kaart weer te geven en te evalueren welke verkeersborden eventueel foutief geplaatst zijn, ontbreken of teveel zijn. Verkeer- en ongevalsituaties zijn beter te begrijpen wanneer de aanwezige verkeersborden gekend zijn. Anderzijds maakt de databank een vlotter beheer en onderhoud van verkeersborden mogelijk en is ze nuttig bij de controle op de bestaande toestand, het maken van een kostenramingen bestekken signalisatie, …. Dit zorgt voor een efficiëntieverhoging van de dienstverlening. Terreinbezoeken ter plaatse worden dankzij een actuele databank immers in meerdere gevallen vermeden.

De invoering van intelligente vervoerssystemen (ITS) in het wegvervoer is veel langzamer verlopen dan in andere soorten vervoer. De Europese ITS-richtlijn die op 6 juli 2010 door het Europese Parlement definitief werd goedgekeurd, moet de standaardisatie en interoperabiliteit van dergelijke systemen bewerkstelligen. In uitvoering van deze richtlijn zullen tegen 2012 onder andere voor de volgende prioritaire gebieden nadere specificaties worden uitgewerkt en vervolgens in wetgeving worden omgezet:

- data en procedures i.f.v. het aanreiken van minimale verkeersveiligheidinformatie,
- geharmoniseerd aanbieden van een inter-operabel E-Call systeem,
- aanbieden van dienstverlening met betrekking tot informatie over veilige en beveiligde vrachtwagenparkings.

De verdere uitwerking van deze specificaties wordt opgevolgd.

Een vervolgtraject voor de spiegelafstelplaatsten wordt nog in 2010 aangevat met de uitbesteding van een bestek waarbinnen op 2 jaar tijd 20 bijkomende spiegelafstelplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Dit zal gebeuren, bij voorkeur in samenwerking met de sector, zowel naar de professionele gebruikers als naar het brede publiek toe, en begeleid worden door ondersteunende communicatie-initiatieven die tegelijk informerend en sensibiliserend zijn. Zo willen we niet alleen het gebruik van de spiegelafstelplaatsen inburgeren maar ook de kennis van de dode hoek nog verder aanscherpen.

Een doeltreffend juridisch en organisatorisch kader

Sedert 1 januari 2008 beheert Vlaanderen zelf het juridisch kader van de aanvullende reglementen. Gezien aanvullende reglementen betrokken zijn bij of vaak zelfs de uitgangsbasis vormen voor diverse verkeersveiligheidsmaatregelen is kennis en kunde van groot belang. We ondersteunen de lokale overheden met advies, werken aan een ondersteunende tool voor de opmaak van aanvullende reglementen en verzamelen de geldende reglementering in een databank. Daarbij is het de bedoeling om maximaal gebruik te maken van een dynamische wisselwerking met de Verkeersbordendatabank. Een groot deel van de verkeersborden - alles wat een gebod of verbod met zich brengt - is immers vervat in een aanvullend reglement.

<u>Realisaties 2010</u>

Door het decreet van 18 mei 2008 en het uitvoeringsbesluit van 23 januari 2009 is er voor gemeentelijk aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer een loutere kennisgevings- dan wel goedkeuringsprocedure ingesteld, al naargelang zij al dan niet alleen op gemeentewegen betrekking hebben. In 2010 zullen naar alle verwachtingen, net zoals in 2009, een 2000-tal aanvullende reglementen worden overgemaakt. Het merendeel in kennisgeving, een 10 à 15% ter goedkeuring.

Daarnaast wordt ondersteuning geboden aan de steden en gemeenten. Op jaarbasis zullen ook dit jaar een 800-tal adviezen verleend zijn.

Om deze ondersteuning nog te verbeteren wordt dit najaar de ontwikkeling van een ondersteunende tool voor de opmaak van aanvullende reglementen terug opgestart. Het ontwikkelingspad vanaf het eerder opgebouwde concept naar een uitrolbare toepassing wordt uitgeschreven en aangevat.

Te realiseren 2011

In de loop van 2011 wordt in verschillende fases de uitrol aangevat. We willen bewust een aantal testen inlassen, waarbij zowel geïnteresseerde gemeenten als gebruikers van het Agentschap Wegen en Verkeer de mogelijkheid krijgen aan een testfase deel te nemen. Deze testfases zijn zowel belangrijk voor wat betreft de operationele aspecten, dus de manier waarop je in die tool geraakt, als de inhoudelijke aspecten zoals de gebruiksvriendelijkheid, de herkenbaarheid en vooral de eenvoud. Wellicht zal een eerste testfase in het voorjaar van 2011 kunnen plaatsvinden.

Ook de mogelijke integratie met de verkeersbordendatabank kan verkend worden, met als doel om het aantal verkeersborden te verminderen langs gemeente- en gewestwegen. We streven naar een beleid met nog slechts 4 snelheidsregimes op niet-autosnelwegen (30-50-70-90 km/uur).

Uiteraard zullen we ook via het verlenen van ad hoc adviezen onze ondersteunende rol verderzetten.

Aandacht voor bijzondere doelgroepen

Realisaties 2010

Samen met Zebra vzw werd het project “Breakbaar” opgestart. Dit project heeft het verhogen van de verkeersveiligheid en het doorbreken van het sociaal isolement van jonge verkeersslachtoffers als doelstellingen.

Verder ondersteunt de Vlaamse overheid de lotgenotenvereniging ‘Ouders van Verongelukte Kinderen’ (OVK) in de uitvoering van het project ‘SAVE-charter voor steden en gemeenten’ Dit project tracht Vlaamse steden aan te sporen om een beter en veiliger verkeersveiligheidsbeleid te voeren opdat er minder jonge verkeersslachtoffers zouden vallen.

Te realiseren 2011

Ook volgend jaar zullen we investeren in de ondersteuning van lotgenotenverenigingen van na(ast)bestaanden van verkeersslachtoffers.

Onderzoek en betrouwbare data voor een doeltreffend beleid

Realisaties 2010

In relatie tot de huidige problemen inzake dataverzameling, -verwerking en –analyse met betrekking tot de verkeersongevallencijfers werd een visienota opgesteld, die ook kan dienen voor de verdere operationalisering van het Ongevallen-GIS.

AWV engageert zich om de monitoring en evaluatie verder te zetten in het kader van het project ‘wegwerken gevaarlijke punten’.

De uitvoering van onderzoek ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid situeert zich in sterke mate binnen het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid, dat loopt van 2007 tem 2011. Het meerjarenprogramma omvat volgende hoofdthema’s: referentiedatabank voor onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen, infrastructuur, bereikbaarheid, innovatie en ICT voor een veiligere mobiliteit, evaluatiemethoden, risicobepaling, beleidsorganisatie en –monitoring, duurzame mobiliteit.

De werkpakketten binnen het steunpunt werden in het kader van de opmaak van het jaarplan 2010 bijgestuurd op basis van de beleidsnota met het oog op het verhogen van de kwaliteit van de output en de beleidsrelevantie. Zo werden bijvoorbeeld aan het project betreffende de relatie snelheid en milieu-impact, speed management en snelheidsgedrag een studie naar duurzame routenavigatie toegevoegd (in relatie met de opportuniteit van de ontwikkeling van de verkeersbordendatabank), werd ook binnen het steunpunt vanuit ‘verkeersveiligheid’ een link gelegd met het te ontwikkelen indicatorenboek voor personenvervoer en werd het project betreffende beleidsmatige vertaling van ITS-ontwikkelingen in samenspraak met het Verkeerscentrum aangepast.

Momenteel is daarnaast ook een studie lopende naar de evaluatie van de effectiviteit van de snelheidscamera’s langs de autosnelwegen op vlak van verkeersveiligheid.

De Europese richtlijn 2008/96/EG inzake het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur legt de wegbeheerders een classificatie van weggedeelten met een hoog aantal ongevallen op en verplicht hen om bij de exploitatie van het wegennet rekening te houden met de verkeersveiligheid.

Op 16 juli 2010 werd het ontwerpdecreet ter omzetting van deze richtlijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit ontwerpdecreet regelt o.a. de verkeersveiligheidseffectbeoordeling, de verkeersveiligheidaudit, de classificatie van het wegennet en de verkeersveiligheidsinspecties. In het najaar van 2010 wordt de wetgevende procedure voortgezet, zodat, na advies van de MORA (dd. 30/08/2010) en de Raad van State, ten laatste eind 2010 het decreet gefinaliseerd is. De omzetting van deze richtlijn gebeurt in overleg met de federale overheid en met de overige gewesten.

Te realiseren 2011

Op basis van de opgestelde visienota zullen nieuwe initiatieven opgestart worden voor een betere toegang tot en uitbating van de verkeersongevallengegevens die moet uitmonden in een volwaardige ongevallenanalyse.

In 2011 wordt de heroriëntatie van de werkzaamheden van het Steunpunt in functie van de prioriteiten uit de beleidsnota gecontinueerd. Bijzondere aandacht zal gaan naar het ontwikkelen van indicatoren die kaderen binnen de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan en de evaluatie van het effect van onbemande camera's op gewestwegen.

De verdere monitoring en evaluatie in het kader van het project 'wegwerken gevaarlijke punten' door AWV gebeurt in afwachting van de opstart van de wetenschappelijke onderbouwde evaluatie door het Steunpunt Verkeersveiligheid. Dit zal opgestart kunnen worden omdat er voor voldoende punten ongevalsgegevens over een periode van drie jaar beschikbaar zullen zijn.

In 2011 maken we tevens werk van de besluiten van Vlaamse Regering die verder invulling moeten geven aan het (ontwerp)decreet "beheer van de verkeersveiligheid en de weginfrastructuur"

In overleg met de betrokken partijen zal het implementatietraject voor de opleidingen van auditoren worden uitgewerkt. Vervolgens zullen enkele richtsnoeren ter uitvoering van het decreet worden voorbereid en dienen o.a. de opleidingscurricula voor verkeersveiligheidsdeskundigen en de regels met betrekking tot de aanstelling van de verkeersveiligheidauditoren vastgesteld te worden.

1.2. Een kwaliteitsvol, volledig, (kosten)efficiënt en geïntegreerd openbaarvervoeraanbod

1.2.1. De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer verhogen

Doorstroming

Realisaties 2010

De Task Force Doorstroming heeft zijn werkzaamheden verder gezet. Procesmatig worden ingrepen ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer geprioriteerd, opgezet en geëvalueerd. Voor de uitwerking van deze projecten (aan de hand van jaarprogramma) bepaalt de Task Force Doorstroming mee het doorstromingsprogramma. AWV beheert het investeringsbudget.

In het kader van het proefproject langsheen het traject van de kusttram werden al 14 kruispunten alsook 10 kusttrams uitgerust met apparatuur voor draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding. Dit proefproject werd positief geëvalueerd in 2010.

AWV stelt in overleg met De Lijn, de MIVB en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bestek op om de compatibiliteit met het Brusselse systeem voor de draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding voor bussen op de lijn Leuven-Brussel te testen.

Te realiseren 2011

In de Task Force Doorstroming zullen nieuwe accenten gelegd worden.

Voor het doorstromingsprogramma 2011 zal een eerste aanzet gegeven worden om te komen tot een rollend meerjarenprogramma. Doelstelling is hierbij om de link te leggen met andere investeringen zodat efficiënt wordt omgegaan met de middelen en dat de verkeershinder beperkt blijft.

Er zal een eerste aanzet gegeven worden om doorstromingsproblematiek aan te pakken op volledige assen. De punctuele aanpassingen zijn noodzakelijk maar dienen in een breder perspectief geëvalueerd te worden. Er zal dus een tweesporenbeleid gevoerd worden: punctuele aanpassingen verder invoeren en o.a. via gebiedsevaluaties de doorstroming per as (lijn) evalueren en verbeteren.

Het volledige traject van de kusttram zal draadloos beïnvloed worden door het uitrusten van 60 trams (40 overblijvende kusttrams en 20 seizoensgebonden hermelijntrams) en de overblijvende 50 kruispunten. Dit project zal fungeren als proefproject voor de eventuele verdere uitbouw van het draadloos systeem over gans Vlaanderen

Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur en het onderhoud van bestaande infrastructuur is de doorstroming van het openbaar vervoer, met onder meer vrije busbanen, een belangrijk aandachtspunt. Tevens wordt ter bevordering van de verkeersdoorstroming in gans Vlaanderen én Brussel een ombouw van de voertuigen beoogd naar een systeem dat bovendien compatibel is met het bestaande verkeerslichtenbeïnvloeding systeem van de MIVB, zodoende ook in Brussel de doorstroming te kunnen bevorderen. Het overleg hiertoe werd in september 2010 opgestart.

De in het strategisch project ReTiBo voorziene boordcomputer zal het volledig beheer van dergelijk systeem op zich nemen, alle gerelateerde gegevens communiceren met de BackOffice en via een bijkomende zender doorsturen naar bijvoorbeeld een verkeerslicht, slagboom, ed.

De verdere uitwerking en uitrol van VELIKAR (“VErkeers- LIchtenbeïnvloeding door middel van Korte Afstand Radio”) zal gebeuren van zodra alle specificaties van de nieuwe boordcomputer gekend zijn en een prototype beschikbaar is voor verdere testen met Velikar. Dit is voorzien in de tweede helft van 2011.

In 2011 starten AWV en De Lijn een proefproject voor de draadloze verkeerslichtenbeïnvloeding voor bussen op de lijn Leuven-Brussel op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Een ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende vervoersaanbieders

De vier Belgische vervoermaatschappijen vormen hun ticketingsysteem om tot een systeem met chipkaarten, kaartlezers en boordcomputers op alle voertuigen (treinen, trams, bussen en metro).

Realisaties 2010

In januari 2010 richtten de vier Belgische openbaarvervoermaatschappijen daarom de NV BMC (“Belgian Mobility Card”) op. Dit platform neemt de technische coördinatie voor de invoering van het eengemaakt vervoerbewijs (“MOBIB”) voor haar rekening. Dankzij de MOBIB-kaart zullen reizigers gemakkelijk, zonder telkens een ander vervoerbewijs te moeten kopen, kunnen overstappen van bijvoorbeeld bus op trein of van MIVB metro op De Lijn-bus.

De Lijn rondt het bestek voor de hoofdaanbesteding voor dit project af in het najaar van 2010.

Te realiseren 2011

Een eerste operationele test waarbij reizigers in Vlaams-Brabant een chipkaart krijgen, waarmee ze de bussen van De Lijn en het openbaar vervoer in Brussel kunnen gebruiken, zal uitgevoerd worden in de eerste helft van 2011.

Tegelijkertijd starten we in Vlaams-Brabant met de voorbereidingen voor een breder proefproject dat we lanceren in de eerste helft van 2012.

Tariefbeleid bij De Lijn

Realisaties 2010

Sinds 1 februari 2010 kunnen reizigers in heel Vlaanderen een sms-ticket kopen. Zo wordt de verkoop op het voertuig verder verminderd en de stiptheid verbeterd..

Ook een aantal tarieven werd aangepast. Zo kregen de prijzen van de abonnementen een indexaanpassing.Naast de abonnementen verhoogde ook de prijs voor kaarten en biljetten op het voertuig, maar bleven de tarieven in voorverkoop dezelfde. Bedoeling van deze maatregel is om de voorverkoop verder te stimuleren, wat de stiptheid bevordert.

Momenteel wordt onderzocht of de factor snelheid kunnen verwerkt kan worden in het tariefsysteem.

Te realiseren 2011
Bij volgende tariefaanpassingen blijven het streven naar meer tariefvereenvoudiging voorop staan. Op 1 februari 2011 zullen de tarieven van De Lijn opnieuw geïndexeerd worden.

Dienstverlening aanpassen waar nodig

Realisaties 2010

De congestie op ons wegennet heeft ook gevolgen voor het openbaar vervoer en dreigt bovendien de komende jaren nog toe te nemen. Maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, zijn omwille van de ruimtebeperking niet overal mogelijk.

Om de kwaliteit van haar service te blijven verzekeren, zorgen de Lijn ervoor dat de aangeboden dienstregeling gerespecteerd wordt. Daarom wordt het principe van de variabilisering van de rijtijden teogepast op basis van realtime rijtijden uit het verleden.

Alle voertuigen zijn uitgerust met GPS, waardoor alle ritten kunnen gevolgd worden. Daarnaast beschikt de Lijn over bijkomende software die het mogelijk maakt de uitvoering van het dienstregelingaanbod op een objectieve manier en in functie van het moment van de dag/week/jaar te analyseren (monitoringsysteem en module ATP {Analyse des Temps de Parcours} in Hastus).

Te realiseren 2011

De ingeslagen weg wordt verder gezet en de dienstregelingen stap voor stap aangepast met het netmanagement, bvb via de variabilisering van de rijtijden. Daar waar congestieknelpunten in de praktijk niet kunnen worden weggewerkt (infrastructurele maatregel, ingreep dynamische verkeersregeling, circulatiewijzigingen, …) past De Lijn haar dienstregeling aan aan de hand van het principe van de variabilisering van de rijtijden. De stiptheidsindicatoren zullen opgenomen in de beheersovereenkomst geven de prioriteiten aan.

Leerlingenvervoer

“Tot op heden is er geen officieel document dat de samenwerking tussen De Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn en het beleidsdomein Onderwijs en Vorming vastlegt. Op het ambtelijke niveau zullen beide entiteiten uiterlijk eind 2011 een samenwerkingsovereenkomst sluiten. Hierin worden de gezamenlijke overlegstructuren en de wederzijdse uitwisseling van relevante data opgenomen, met het oog op een kwaliteitsvolle en efficiënte beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering. Op het politieke niveau zal ik met de minister van Onderwijs hiertoe een protocol afsluiten.”

Betere communicatie voor de klant

Realisaties 2010

Op vlak van reizigersinformatie werd op twee domeinen resultaat geboekt: de Lijn versterkte haar website met inbegrip van de eigen reisinformatiesystemen. Tevens werd gestart met het Strategisch Project RISE (ReisInformatie Systemen Extra).

Website

Sinds januari 2010 kunnen klanten via een online klantenreactie-formulier een reactie, vraag of klacht posten.

In de eerste helft van 2010 werd de website over de Kusttram volledig vernieuwd en geïntegreerd in de website van de Lijn. Hierdoor vinden de klanten alle informatie over De Lijn en over de Kusttram in eenzelfde omgeving. In juli 2010 lanceerden werd tot slot een meertalige versie van www.delijn.be gelanceerd. De website wordt nu aangeboden in het Nederlands, Engels, Frans en Duits.

De investeringen in de website hebben hun effect niet gemist: het aantal bezoekers nam tijdens de eerste zes maanden van 2010 toe tot 6.052.392, wat een stijging van 30% is ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

Reizigers Informatie Systeem (RISE)

Met de nieuwe technologische opportuniteiten in gedachte, wordt ingespeeld op de voortdurend wijzigende reizigersbehoeften op vlak van reisinformatie. Het project RISE wil hieraan tegemoet komen door de verspreiding van informatie via nieuwe elektronische kanalen.

Realisaties in 2010:
- Elektronische nieuwsbrief met omleidingsinformatie (geplande storingen): er loopt een proefproject in Vlaams-Brabant.
- Integratie van de De Lijn-routeplanner in externe websites: proefprojecten met vijf websites. de Lijn wil de routeplanningsfunctionaliteit van www.delijn.be aanbieden als een 'plug-in'-functionaliteit voor externe websites.

Te realiseren 2011

Binnen het Strategisch Project RISE worden nog volgende realisaties gepland:
- Uitrol van de plug-in routeplanner voor externe websites: actief aanbieden van deze functionaliteit aan elke geïnteresseerde partner. Bedoeling is om deze mobiliteitsapplicatie maximaal te promoten en zo het openbaar vervoer maximaal kenbaar te maken bij de bezoekers van deze websites.
- Uitrol van de elektronische nieuwsbrief met omleidingsinformatie: van zodra de andere entiteiten de nodige voorbereidende acties uitgevoerd hebben om omleidingsinformatie via een nieuwsbrief aan te bieden, zal dit systeem verder uitgerold worden.
- Mobiele routeplanner: de ontwikkelingen voor een mobiele versie van de routeplanner, via smartphones en andere toepassingen voor mobiel internet lopen.
- Samenwerking met externe partners: met mogelijke partners wordt onderhandeld om de data en reisinfo van De Lijn te integreren in externe toepassingen.

Bij de verdere uitbouw van de eigen website zal de focus liggen op verbetering van de gebruiksvriendelijkheid, de verlaging van de informatiedrempel van geplande en ongeplande storingen/omleidingen en applicaties voor realtime informatie.

1.2.2. De (kosten)efficiëntie van het openbaar vervoer verhogen

Een hogere kostendekkingsgraad

Realisaties 2010

De Lijn werkte in overleg met de gemeenten, de vakbonden en de exploitanten een besparingsplan uit. Dit besparingsplan werd opgemaakt met als doel om de reizigers zo veel mogelijk te sparen, werkzekerheid te garanderen en investeringen niet terug te schroeven.

Te realiseren 2011

In opvolging van het regeerakkoord en mijn beleidsnota zal de nieuwe beheersovereenkomst een aantal engagementen bevatten om de maturiteit (interne werkingsprocessen) en de werkingsefficiëntie (op alle vlakken/deeldomeinen) van de Lijn te verhogen.

De engagementen om de efficiëntie op het vlak van exploitatie te verhogen, vertalen zich in een hogere kostendekkingsgraad. Dit zonder in te boeten op het comfort en de dienstverlening voor de klant.

Strategische acties in het kader van de efficiëntieverhoging zijn:
- nog meer focussen op het vraaggerichte karakter van het aanbod
- samen met de wegbeheerders de doorstroming van het openbaar vervoer stelselmatig verbeteren
- de interne doorstroming verbeteren
- werken met variabilisering van de rijtijden,
- de tevredenheid van de klanten permanent monitoren en consequent inspelen indien nodig
- de opbrengsten; o.a. door doelgroepgerichte campagnes, door derdebetalersystemen, verhoging van de klantenloyauteit, … optimaliseren

Meerjareninvesteringsprogramma

Realisaties 2010

Er werd een meerjarenplanning per provincie uitgewerkt met de Mobiliteitsvisie 2020 als leidraad.

Een maatschappelijke kostenbaten analyse (MKBA) van de belangrijke voorgestelde investeringsprojecten wordt als economisch afwegingsinstrument gebruikt en als toets voor de prioritering van openbaar-vervoerprojecten. De voorbije maanden werd hiervoor een instrument ontwikkeld. Alle nog geplande tramprojecten zullen via de MKBA afgewogen worden waaronder ook de daarvoor door de Vlaamse Regering geselecteerde projecten in het Masterplan Antwerpen.

Er werd een ‘standaard methodologie voor MKBA’s opgesteld die in het beleidsdomein MOW zal worden toegepast.

Te realiseren 2011

Op basis van MKBA’s zullen we de meerjarenplanning per provincie afronden en concretiseren.

Daarnaast zal het bestaande netwerk verder verbeterd worden. Uit de gebiedsevaluaties, die in het najaar van 2010 van start gaan, zullen bepaalde voorstellen voor bijsturing volgen. Deze voorstellen zullen ook input zijn voor de concrete invulling van het meerjarenprogramma.

Bijsturingen en nieuwe projecten komen altijd tot stand in overleg met het lokale, maatschappelijke middenveld en de lokale besturen.

Marketingacties evalueren

Realisaties 2010

De gevoerde marketingacties waren specifiek gericht op een aantal doelstellingen.

Werken aan een relevanter imago

Een onderzoek van het imago van De Lijn dat in 2008 werd uitgevoerd, wees uit dat we reizigers zouden winnen als de Lijn een warmer en menselijker imago zou krijgen. Er werd dan ook voor gekozen om het merk De Lijn dit sympathiek/warm gezicht te geven. Heel deze imago-evolutie heeft één doel voor ogen: meer Vlamingen stimuleren om te proeven van de voordelen van de bus en tram en zo meer reizigers vervoeren.

Verschillende onderzoeken tonen aan dat de imagospots die in 2009 op TV verschenen, heel goed hebben gescoord (op awareness, likeability, relevantie,…) en hun doel hebben bereikt. De imagocampagne van 2009 werd herhaald in de lente 2010.

Vlamingen laten proeven van de voordelen van reizen met de bus of tram via gerichte trial-tickets

Om meer mensen te overtuigen om te kiezen voor bus of tram, laat de Lijn de Vlamingen op gerichte tijdstippen proeven van een ritje. Trial/ thema-acties zijn hiervoor een middel. Zo trachtte de Lijn met de actie *Parkeren* mensen te overtuigen om de bus of tram te nemen om naar de stad te gaan. Parkeerplaats vinden in de stad is immers niet altijd evident.

Jongeren (meer) laten reizen met de bus en tram

Op basis van de verkoopsgegevens werd opgemerkt dat er voor jongeren twee belangrijke momenten zijn: de overgang van de lagere naar de middelbare school (12/13 jaar) en rond de leeftijd van 18 jaar .

Er werd dan ook ingezet op gerichte marketingacties voor deze beide leeftijdsgroepen. Via een aangepast lessenpakket voor de derde graad van het lager onderwijs probeerde de Lijn zo kinderen vertrouwd te maken met alle aspecten van de bus en tram. De zomerfestivals zijn dan weer een uitgelezen moment om jongeren (18+) te bereiken. De meerderheid neemt immers de speciale pendelbussen naar de festivals.

Milieucampagne

In het voorjaar van 2010 werd het duurzaam karakter van openbaar vervoer in de kijker gezet met een nieuw, tijdelijk product: de Bospas. Een Bospas bestond uit 10 biljetten aan een promotieprijs. Voor elke verkochte pas stortte de Lijn een bedrag door naar de Vereniging voor Bos in Vlaanderen. In één maand werden meer dan 14.000 Bospassen verkocht.

Te realiseren 2011

Dezelfde strategie als in 2009 en het voorjaar 2010 wordt in het najaar van 2010 en in 2011 verder gezet. De evaluatie van de marketingacties wordt opgenomen in de beheersovereenkomst, waarbij een afweging van de kosten/baten en een analyse van de resultaten zal gemaakt worden. Op die manier kan de al dan niet noodzaak van toekomstige marketingacties aangetoond worden. Indien blijkt dat bepaalde acties niet het gewenste resultaat opleveren, worden ze bijgestuurd of stopgezet.

Zo wordt nog een tweede golf van de imagocampagne gepland in het najaar van 2010 om de eerste positieve evolutie in het imago te bestendigen. Ook voorziet de Lijn we een nieuwe jongerencampagne.

1.2.3. Een beter (openbaar) vervoeraanbod voor minder mobielen

Betere toegankelijkheid OV van het openbaar vervoer voor personen met een handicap

Realisaties 2010

Toegankelijkheid verzekeren bij het inrichting van het openbare domein

De eisen en wensen ten aanzien van toegankelijkheid werden verder geintegreerd bij het inrichten van het openbare domein in functie van het openbaar vervoer. Daartoe zijn verschillende standaardisatiewerken (gids voor busstations, bushaltegids, diverse normenbundels, …) gefinaliseerd, waarbij de toegankelijkheidseisen geïntegreerd werden. Die toegankelijkheidseisen situeren zich rond de infrastructuur, de inplanting ervan in de omgeving en de communicatie en het ter beschikking stellen van informatie. Deze

standaardisatiewerken worden tijdens de verschillende fasen van inrichting van openbaar domein (busstations, tram- en bushaltes, …) gehanteerd en als leidraad gebruikt.

De Lijn heeft ongeveer 40.000 haltes, en bestendigt zijn inspanningen om deze toegankelijk te maken. Omdat niet alle haltes in één keer toegankelijk kunnen worden gemaakt, wordt daarbij een gefaseerde aanpak gehanteerd. Haltes in stedelijke gebieden kwamen eerst aan bod. Daarna, buiten de stedelijke gebieden, gaat de aandacht naar vraag-intensieve gebieden en puntsbestemmingen (voorbeelden zijn NMBS station, een commercieel centrum, ziekenhuis/polikliniek, cultureel centrum, bioscoop, rust-, verzorgings- en dagcentra, OCMW, gemeentehuis, …).

Bij het toegankelijk maken van de haltes gelegen langs de wegen fungeert De Lijn als coördinator voor de behoeftebepaling; de realisatie van de vraag is immers in handen van de betrokken wegbeheerders.

Te realiseren 2011

Als vast onderdeel worden de normeringen, wetgevingen, best practices, … opgevolgd op eventuele wijzigingen, die vervolgens ten gepaste tijden mee verwerkt worden in de nieuwe versies.

Halteplaatsen

Een analyse van alle halteplaatsen in Vlaanderen werd gerealiseerd in 2008. In 2011 wordt hiervoor een herziening gepland; waarna de inventaris van toegankelijke haltes geëvalueerd wordt en het actieplan ter uitbreiding van toegankelijke haltes wordt herbekeken en waar nodig bijgestuurd, in samenwerking met de partners die instaan voor de realisatie (zie ook sensibiliseren lokale overheden).

Toegankelijke voertuigen

Het nieuw rollend materiaal (bus, tram en metro) wordt systematisch toegankelijk gemaakt (voorzien van lage vloer, oprijplaat, verankeringsysteem voor rolstoelgebruiker, knielstand bij bussen, duidelijke markeringen, duidelijke bel- en noodknoppen, …). De vervanging van de kusttrams wordt voorbereid en in 2011 zullen nieuwe trams voor Antwerpen aangekocht worden door De Lijn.

Samenwerking met belanghebbenden (Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen)

De samenwerking met de verschillende belanghebbenden rond toegankelijkheid wordt verdiept, waaronder het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen en andere toonaangevende belangengroepen, andere vervoersaanbieders (zoals NMBS), … . Daarbij wordt verder gebouwd aan een passende overlegstructuur, met deelname aan overlegplatformen.
Zo richten we in 2011 een klankbordgroep op, waarin de verschillende belanghebbenden uitgenodigd worden (beleidsbeslissend, beleidsadviserend, beleidsuitvoerend, gebruikers, …)

Garanderen van vervoersmogelijkheden voor minder mobielen

Aangepast vervoer & samenwerking DAV's

De huidige vervoersituatie voor personen met mobiliteitsbeperkingen is versnipperd over Vlaanderen. Het aanbod is niet optimaal en gefragmenteerd gebiedsdekkend, en wordt uitgevoerd door verschillende organisaties: van vrijwilligersorganisaties, taxibedrijven over OCMW's tot intermediairen. Ondanks de inspanningen van De Lijn (toegankelijk maken van het openbaar vervoer, toegankelijke stadsnetten) en de Diensten Aangepast Vervoer (vervoer van deur tot deur door verschillende organisaties), zijn personen met mobiliteitsbeperkingen niet altijd zeker van vervoer, of van eenzelfde prijs voor het vervoer.

Er zal gestart worden met het overleg voor de uniformisering van de Mindermobielencentrales.

Tevens dient nagegaan hoe de Mindermobielencentrales nauwer betrokken kunnen worden bij de Diensten Aangepast Vervoer. In de praktijk blijkt dat als de Mindermobielencentrale en de centrale voor de Diensten Aangepast vervoer in hetzelfde lokaal zitten, de ritten voor elke gebruiker optimaal kunnen toebedeeld

worden. Dit zal uiteraard gebeuren in het kader van het vervoersmodel dat uitgewerkt werd door ENTER VZW.

Realisaties 2010

Begin juni 2007 werd voor de diensten aangepast vervoer een proefproject opgestart in de Kempen (Mol, Balen, Geel, Meerhout en Dessel) en in Limburg (Leopoldsburg, Ham, Beringen, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt). Het afsluitend evaluatierapport diende als input voor een studie van het toegankelijkheidsbureau ENTER vzw.

In het najaar 2010 wordt een bestek voorbereid waarbij o.a. aan de volgende punten aandacht wordt besteed: een grondige berekening van de kostprijs voor een geïntegreerde aanpak van de Mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV), de berekening van het potentieel te vervoeren aantal mindermobielen, de bestudering van eventuele alternatieven vervoersorganisatie, de ondersteuning van de uitvoering van de proefprojecten en de uitwerking en implementatie centrales aangepast vervoer.

Te realiseren 2011

We willen een basis toegankelijke vervoersservice aanbieden aan personen met mobiliteitsbeperkingen in Vlaanderen. Bij de uitwerking van deze service staat ook het comfort van de dienst voor de reiziger centraal. We streven naar een eenvormige, gebruiksvriendelijke, toegankelijke, kwaliteitsvolle en betaalbare service, die in de mate van het mogelijke dezelfde principes hanteert als het openbaar vervoer. We zullen kiezen voor een nieuw systeem, voor een inclusieve benadering, waarbij het aangepast vervoer complementair wordt aan het openbaar vervoer. We moeten dan ook maximaal gebruik maken van de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt. Alleen als het openbaar vervoer geen oplossing biedt, zullen we een beroep doen op het aangepaste vervoer.

Iederéén moet maximaal kunnen deelnemen aan de samenleving. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke impact voor personen in armoede op de toegang tot maatschappelijke participatie (sport, cultuur..) en de dienstverlening (ziekenhuis, gemeentebestuur…). Daarom zal ik met het Vlaams Netwerk van Verenigingen Waar Armen het Woord Nemen en de andere betrokken stakeholders onderzoeken hoe we dit kunnen realiseren.

Aangepast vervoer & samenwerking DAV's

Op basis van de studie van ENTER vzw worden een aantal alternatieve scenario's en ondersteunende proefprojecten uitgewerkt. De Lijn neemt hierin haar rol op, met aandacht voor de geleerde lessen uit het eerste proefproject.

Sensibiliseren van betrokken actoren

We maken werk van de sensibilisering van betrokken actoren (gemeentebesturen, privépartners zoals ziekenhuizen, rusthuizen, luchthavens, …) met het oog op investeringen in de uitwerking van een toegankelijke halte-infrastructuur en -omgeving. Daarvoor wordt een informatiepakket uitgewerkt voor bijvoorbeeld gemeentebesturen en de wegenbouwsector (architecten, ingenieurs, aannemers, …).

Samenwerking met belanghebbenden

De samenwerking met de verschillende belanghebbenden op het vlak van toegankelijkheid wordt verdiept, ondermeer met het Toegankelijkheidsoverleg Vlaanderen en andere toonaangevende belangengroepen of andere vervoersaanbieders (zoals NMBS). Daarbij wordt verder gebouwd aan een passende overlegstructuur, met deelname aan overlegplatformen.

Deelname aan diverse proefprojecten

Er wordt actief meegewerkt aan diverse toegankelijkheidsprojecten zoals: het Civitas ELAN project (Gent), het Blue Call Phone project (Oostende/Vlaanderen) voor mensen met een verstandelijke beperking of het

MEDIATE project, dat een methode aanreikt voor een 'zelfevaluatie' als basis voor een lokaal actieplan voor de verbetering van de toegankelijkheid.

Structurele aanpassing

De principes en concepten van de reglementaire basis (decreet en uitvoeringsbesluiten) voor de organisatie en subsidiëring van de Mobiliteitscentrales en het Aangepast Vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit worden voorbereid.

We nemen een digitale databank Toegankelijk Vervoer in gebruik om de gebruiker beter (digitaal) te geleiden naar de meest aangewezen vervoeraanbieder. Dit vormt een eerste stap in de informatieverschaffing naar de gebruiker.We starten een leerproces voor de introductie van een organisatiemodel aangepast vervoer en de werking van Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer door middel van proefprojecten:

- Opstart een provinciaal georganiseerde centrale door de DAV's Leuven en Grimbergen (provincie Vlaams-Brabant)
- Aanpassing van de huidige werking van de Diensten Aangepast Vervoer en Mindermobielencentrales in het Grootstedelijk gebied Gent
- Geleidelijke overname van het proefproject in de regio Mol-Leopoldsburg (uitvoering door De Lijn) door de DAV's Mol en Hasselt

De subsidiëring en de bijhorende middelen van de Diensten Aangepast Vervoer wordt vanaf 2011 overgedragen van de begroting Gelijke Kansen naar de begroting Mobiliteit. In overleg met de vzw ODAV (Overleg van Diensten Aangepast Vervoer) wordt een nieuw reglementair kader met criteria van erkenning en subsidiëring van de DAV's uitgewerkt zodat de subsidiëring in 2011 niet meer in het gedrang komt.

We werken verder aan de ondersteuning van de verschillende vervoersoorten met hun bijhorende specifieke doelgroepen en aan een specifieke erkenning en eenvormigheid van de mindermobielencentrales..

Globaal gezien er is in 2011 2,23 miljoen euro voor minder mobielen voorzien. Dat is een gevoelige verhoging van het budget in vergelijking met het vorig jaar, zijnde 1,4 miljoen euro.

1.2.4. Een afgestemd spooraanbod

Naar een beter overleg

In haar resolutie van 8 mei 2002 pleit het Vlaams Parlement er voor om het regionale reizigersvervoer per trein te regionaliseren. Op die manier kan Vlaanderen zelf beslissen of die verbindingen al dan niet met de trein of met snelle tram- of busverbindingen in eigen bedding uitgebaat moeten worden.

In afwachting van de regionalisering van het spoorgebruik in Vlaanderen streef ik er naar om de gewesten een volwaardige vertegenwoordiging te geven in de bestuursorganen van de NMBS-groep, zodat een grotere inspraak en proactieve betrokkenheid van de gewesten bij de opmaak en de uitvoering van het investeringsprogramma van de NMBS-groep gewaarborgd is. Enkel zo is Vlaanderen verzekerd dat de voor Vlaanderen cruciale spoorwegprojecten (zoals o.a. opgenomen in het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Vlaamse Regeerakkoord) binnen de oorspronkelijke geplande termijn kunnen worden gerealiseerd. Wanneer door een gebrek aan budgettaire mogelijkheden op federaal vlak deze oorspronkelijke geplande termijn niet kan worden gehaald, dan moet Vlaanderen de mogelijkheid hebben om bepaalde projecten gedeeltelijk te prefinancieren. Op die wijze kunnen voor Vlaanderen belangrijke projecten binnen een gepland tijdskader te realiseren.

Vlaanderen werkt een eigen Strategische spoorvisie uit. Het Departement MOW werkte een overlegstructuur met de NMBS-groep uit om een dit eigen Vlaams strategisch spoorbeleid te ontwikkelen.

Deze structuur omvat 3 niveaus:

- een ambtelijk topoverleg tussen de topambtenaren van de top van de NMBS-groep en de top van het beleidsdomein MOW;

- een stuurgroep "Ontwikkelen van een Vlaams Strategisch Spoorbeleid", deze stuurgroep komt een eerste maal samen tijdens de maand oktober.
- technische werkgroepen, die ad hoc problemen in opdracht van de stuurgroep behandelen.

De stuurgroep De stuurgroep voert overleg over strategische kwesties van algemeen belang (mobiliteitsbeleid, verkeersafwikkeling, trafiekprognoses, investeringsbeleid en meerjarenprogramma's, grote infrastructuurprojecten, e.a.) en bereidt de Vlaamse spoorstrategie voor. Voor het wetenschappelijk onderbouwen van deze spoorstrategie, zal in de loop van dit jaar nog een studieopdracht worden uitgeschreven.

Streekgebonden personenvervoer per spoor

Het spoor is een belangrijk instrument in het mobiliteitsbeleid en draagt bij tot de goede bereikbaarheid van Vlaanderen, zowel voor personen als voor goederen. Het beleid inzake spoorwegen is dus niet los te zien van het hele mobiliteitsbeleid, met inbegrip van het haven- en luchthavenbeleid. Er is ook een nauwe band met het stads- en streekvervoer, dat in zekere mate complementair is. Anderzijds zijn er belangrijke raakvlakken tussen de spoorwegen en andere Vlaamse beleidsdomeinen, zoals economie, ruimtelijke ordening en leefmilieu..

Wat betreft de spoorstrategie - luik reizigersvervoer is van belang te onderstrepen dat er:

- een globale spoorstrategie wordt ontwikkeld.
- aandacht besteed wordt aan de regionale spoorlijnen die een lage bedieningsfrequentie kennen en door beter benutten of door budgettair goedkopere exploitatie beter met light rail zouden worden geëxploiteerd.
- een speerpunt in deze strategie moet de ontwikkeling zijn van de stationsomgevingen. Daartoe worden de lopende projecten (Mechelen, Gent - Sint Pieters, Kortrijk, enz.) actief begeleid. Verder wordt er werk gemaakt van de visieontwikkeling van stationsomgevingen, door middel van een workshop en indien nodig, door middel van externe ondersteuning.
- met het oog op de versterking van de regelmaat en de verbetering van de dienstverlening wordt onderzoek gestart met het oog op het bepalen van elementen die de regelmaat en de betrouwbaarheid van het vervoerssysteem kunnen verhogen en die kunnen bijdragen tot het stellen van kwaliteitseisen aan het openbaar vervoersysteem per spoor.

Uitbouw van stations als knooppunten van multimodaal vervoer

Stations zijn zeer belangrijke plaatsen in het stedelijk weefsel. Het zijn niet alleen overstapplaatsen van het ene vervoermiddel naar het andere, waardoor multimodale polen worden gecreëerd. Het zijn ook de logische locaties voor het combineren van wonen, werken, winkelen, ontspannen en verplaatsen.

Als multimodale knooppunten van openbaar vervoer bij uitstek moeten de nodige investeringen verder worden uitgevoerd. Overleg en afstemming met de andere actoren blijven hier cruciaal. Enkel door voldoende en efficiënte afstemming tussen alle actoren kunnen hier betekenisvolle stappen vooruit worden gezet. Een geïntegreerde aanpak is bijgevolg nodig, waarbij deze zones met het oog op de co-modaliteit worden aangepakt volgens het STOP-principe. De stationsomgevingen worden als speerpunten vooruitgeschoven in mijn beleid.

Daartoe worden de lopende projecten actief begeleid door mobiliteitsbegeleiders die een coördinerende functie opnemen voor het Vlaams beleid. De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer investeren waar mogelijk mee in de herinrichting van stationsomgevingen (zie hoofdstuk 2.1.3).

Realisaties 2010

In het kader van het fonds stationsomgevingen zijn voor 2010 (bijkomende) investeringen vanwege De Lijn gerealiseerd of in uitvoering in de stationsomgevingen van Mechelen, Gent-Sint-Pieters, Aalst, Roeselare en Oostende. Vanuit het fonds stationsomgevingen is financiële participatie vanwege De Lijn mogelijk gemaakt

voor de stationsomgevingen van Kapellen, Lier, Turnhout, Geraardsbergen, Ronse, Lokeren, Dendermonde, Opwijk, Londerzeel, Diest, Vilvoorde, Haacht, Tienen, Landen, Genk, Sint-Truiden, Diksmuide, Ieper, Tielt, Veurne, Waregem, Torhout, Kortrijk, Ingelmunster, Izegem en Deinze, na initiatief van de gemeente en/of NMBS.

Wij verleenden medewerking en advies bij de herinrichtingsprojecten van de stationsomgevingen van Asse, Diest, Liedekerke, Haacht en Tienen.

Voor de stationsomgeving Mechelen werd de projectnota goedgekeurd op de PAC.

De samenwerkingsovereenkomsten voor de stationsomgevingen van Kortrijk, Lier en Turnhout werden door de Vlaamse regering goedgekeurd.

Te realiseren 2011

Tot en met eind 2011 kunnen via het fonds stationsomgevingen bijkomend investeringen door De Lijn in de stationsomgevingen van Antwerpen-Luchtbal, Herentals, Eeklo, Aarschot, Tongeren, Lichtervelde en Opwijk worden voorzien.

Uitvoering van de herinrichting stationsomgeving vanwege Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant in Liedekerke aan de N207 is gepland.

Verder staat het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor het station Mechelen en het opstellen van een startnota voor de stationsomgeving Kortrijk op het programma.

Capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer

De capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer per spoor is een voorwaarde voor het realiseren van comodaliteit in de Vlaamse havens en de logistieke hotspots. Daarom nemen we de capaciteitsuitbreiding voor het goederenvervoer mee bij het ontwikkelen van een Vlaamse spoorstrategie.

De tweede spoorontsluiting van Antwerpse haven is erg belangrijk voor de multimodale ontsluiting van de haven. Infrabel bestelde in de loop van 2010 een studieopdracht tot uitvoeren van een plan-MER en van een MKBA.

1.3. Logistiek Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa

Om de uitdagingen die van Vlaanderen een sterke regio moeten maken te realiseren, heb ik in samenwerking met het logistieke speelveld in het voorbije jaar een structuur opgezet, waarbinnen samen kan gebouwd worden aan de toekomst. Deze structuur wordt gecoördineerd vanuit de bevoegdheid Mobiliteit en Openbare Werken en besteedt bijzondere aandacht aan het op elkaar afstemmen van initiatieven: initiatieven die genomen zijn door de private sector, maar ook initiatieven die de overheden in Vlaanderen binnen het kader van Vlaanderen in Actie samen met de bedrijfswereld, de wetenschappelijke wereld en de universitaire wereld hebben ontwikkeld. Zo wordt versnippering vermeden en worden toch de eigen sterktes uitgespeeld. Samen zetten we onze schouders onder een echt Vlaanderen in Actie.

De structuur van Flanders Logistics is gebouwd op vier logistieke pijlers:

- Flanders Land Logistics FLL
- Flanders Port Area FPA
- Flanders Air Transport Network FAN
- Flanders Inland Shipping Network FISN

De partners binnen de vier pijlers, die een combinatie vormen van private sector, overheden en kennisinstellingen, ontwikkelen elk op hun gebied acties om een duurzame logistiek te bevorderen. Dat neemt niet weg dat er ook veel raakvlakken zijn tussen die pijlers en de acties die eronder worden

gebundeld. De overkoepelende structuur van Flanders Logistics stemt de bestaande en nieuwe initiatieven op elkaar af om overlappingen te vermijden en synergie te creëren.

De structuur en werking van Flanders Logistics geeft hier een evenwichtig antwoord op waarbij elk van de afzonderlijke pijlers (Flanders Land Logistics, Flanders Port Area, Flanders Inland Shipping Network en Flanders Air Transport Network) binnen het ViA- kader actief hun eigen specifieke doelstellingen formuleren en deze concretiseren met de realisatie van projecten. Hiermee biedt Flanders Logistics een efficiënte en effectieve oplossing aan de specifieke vragen en noden van elk segment in het logistieke verhaal.

Flanders Logistics heeft een uitgesproken rol in coördinatie en als aanspreekpunt. In haar coördinerende rol zal Flanders Logistics de boodschap van Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa op een gestroomlijnde wijze uitdragen. Flanders Logistics zal ook zorgen voor herkenbare en duidelijke gecommuniceerde aanspreekpunten.

Om informatie en kennis over logistiek niet enkel bekend te laten zijn bij de partijen die actief meewerken binnen Flanders Logistics, maar om deze te verspreiden binnen de volledige logistieke sector in brede zin, zullen nieuwe informatie- en participatie-events, onder meer in het kader van ViA opgezet worden.

Samen met een brede groep aan logistieke partners zal in een multistakeholdersoverleg worden nagegaan hoe over de pijlers heen, het belang van logistiek voor de welvaart van Vlaanderen, zowel in binnen- als buitenland op een gecoördineerde wijze breed aan de man kan gebracht worden. Het multistakeholdersoverleg moet uitwijzen wat de sectoren, instanties en zelfs individuele bedrijven rond de doelstellingen van de verschillende pijlers van Flanders Logistics bindt en sterk maakt en voor welke gezamenlijke communicatieacties we daarrond de eerste jaren gaan. Er wordt uitgemaakt hoe samenwerking en stroomlijning op het vlak van communicatie en draagvlak, onderwijs en arbeidsmarkt en internationale promotie kan geoptimaliseerd en versterkt worden.

Een van de belangrijkste acties bestaat erin om na te gaan op welke binnen- en buitenlandse fora, events beurzen enzovoort, Flanders Logistics met één gezicht aanwezig kan zijn om duurzame en innovatieve Logistiek in Vlaanderen te promoten, duurzame netwerken te onderhouden of nieuw op te bouwen, partners tot samenwerking te stimuleren en logistiek in Vlaanderen als economisch belangrijk gegeven blijvend onder aandacht te brengen. In 2011 zal gestart worden met recurrente deelname aan interessante fora en beurzen en zullen de middelen daarvoor vrijgemaakt zijn.

1.3.1. Logistieke ketens versterken en in Vlaanderen verankeren

Logistieke ketens optimaliseren, o.m. via bundeling en clustering

De bedrijven (voornamelijk de grotere KMO's) worden ertoe aangezet om rationeel na te denken over een duurzame en kostenefficiënte organisatie van hun logistieke stromen. Ik denk hierbij aan het inzetten van logistieke consulenten om bedrijven te helpen om hun transportstromen te herbekijken. De transportstromen van bedrijven worden immers vaak georganiseerd vanuit gewoonten. Ook zijn de verladers (en vaak ook andere spelers in de logistieke keten) zich niet altijd bewust van mogelijke efficiëntiewinsten door een alternatieve organisatie van hun logistieke stromen. Dit komt omdat logistiek vaak buiten de kerntaak van de meeste bedrijven valt, waardoor er nog heel wat optimalisaties gerealiseerd kunnen worden.

De hoofdtaak van deze logistieke consulenten is sensibiliseren, faciliteren, motiveren, demonstreren en doorbreken van gewoontevorming. Dit kan onder andere door informatie te verspreiden over de mogelijkheden van een modale verschuiving, het aantonen van bedrijfseconomische (en bijhorende maatschappelijke) voordelen van bundeling van goederenstromen, het verhogen van de beladingsgraad of het uitvoeren van transporten op een meer geschikt tijdstip.

Omdat we er niet van kunnen uitgaan dat alle stromen van de weg verschoven kunnen worden naar duurzamere alternatieven, willen we immers ook voor wegvervoer naar verbeteringen streven.

Tot slot zullen de logistieke consulenten bedrijven ook kunnen warm maken voor initiatieven rond groene logistiek en de maatschappelijke en economische winsten die deze bieden.

Realisaties 2010

Op 2 juli ging een event door in het kader van VIA. Aan de hand van drie thema's is tijdens het event 'Flanders Logistics, samen slim en sterk' een breed beeld geschetst van de recente ontwikkelingen en activiteiten die slimme en sterke logistiek in Vlaanderen helpen ondersteunen. De thema's hebben geleid tot een aantal aanbevelingen die op korte termijn kunnen uitgewerkt en opgenomen worden.

De "rugzak" van de logistieke consulenten wordt aangevuld met interessante instrumenten en relevante, actuele informatie om bedrijven te benaderen en te overtuigen van de mogelijkheden tot optimalisatie. We verzamelen ook materiaal om toe te voegen aan deze rugzak, zoals overzichten van goede praktijkvoorbeelden van multimodaliteit, bundeling en samenlading, tools voor zelfanalyse van bedrijven, SWOT-analyses van samenlading en bundeling, enz.

Voor het opstellen van een geschikt profiel en het uitwerken van een geschikte ondersteuning voor deze logistieke consulenten werd een inventarisatie gemaakt van gelijkaardige functies.

Vorig jaar werden de resultaten van het onderzoek 'Optimalisering zeehavengebonden containerstromen' gepubliceerd. Dat project wil een meerwaarde voor burgers en bedrijven realiseren door verschuivingen van logistieke stromen in de tijd.. Nu wordt er gewerkt aan het vervolgtraject, namelijk de omzetting van de aanbevelingen in de praktijk en de verspreiding van de resultaten. We starten daarnaast ook met de bouw van een basisinterface zodat het simulatiemodel dat in dit onderzoek gebruikt werd, ter beschikking kan gesteld worden van geïnteresseerde bedrijven.

In het kader van de samenwerking met Unizo en met VOKA hebben de waterwegbeheerders opnieuw transportdeskundigen aangesteld die bedrijven bezoeken, de goederenstromen analyseren en de mogelijkheden voor bundeling en co-modaliteit nagaan. Dit alles kadert in het doel om zoveel mogelijk goederenstromen via de binnenvaart te bundelen.

De waterwegbeheerders en de transportdeskundigen zijn bezig een methodiek te ontwikkelen die de bundelingsmogelijkheden van goederenstromen in kaart brengt.

Te realiseren 2011

De werkgroep "optimalisering van de logistieke keten" binnen Flanders Logistics kreeg de opdracht om voor het jaareinde een concreet profiel en takenpakket van de logistieke consulenten uit te werken zodat in het voorjaar van 2011 de eerste logistieke consulenten de baan op kunnen gaan.

Ook wordt er verder gewerkt aan de inhoud van de "rugzak" van de logistieke consulenten: de lijst met goede praktijkvoorbeelden wordt verder aangevuld met voorbeelden van groene logistiek, de ICT-tool om de impact van het verschuiven van goederenstromen in de tijd over de weg te berekenen wordt toegevoegd, de roadmap groene logistiek wordt geanalyseerd om hieruit inspiratie te halen, enz.

Door bedrijfsbezoeken verzamelen de transportdeskundigen verder informatie over de effectieve realisatie van gebundelde stromen via de binnenvaart. . Deze goederenstromen worden geanalyseerd om nieuwe bundelingsmogelijkheden op te sporen. Waar mogelijk, wordt een project opgezet.

Comodaliteit

Alternatieve modi, zoals shortsea shipping en binnenvaart, zijn vaak onvoldoende gekend bij verladers. Door bedrijven neutrale informatie te verschaffen over de verschillende transportmogelijkheden kunnen ze gestimuleerd worden om hun goederenstromen co-modaal te maken. De meest concurrentiële logistieke ketens ontstaan immers door de voordelen van de afzonderlijke transportmiddelen te combineren.

Ik verwijs hierbij ook naar de hoofdstukken waar ingegaan wordt op de realisaties van Short Sea Shipping en de transportdeskundigen van de waterwegbeheerders.

Voor het nagaan van mogelijkheden tot samenlading op bedrijfsniveau kunnen logistieke consulenten worden ingezet (zie hoofdstuk 1.3.1.a.).

Ecocombi's

Realisaties 2010

De in 2009 via transportfederaties ingediende voorstellen van route voor een proefproject met ecocombi's werden door de administratie gescreend op zowel op globale kenmerken van de betrokken weg als op specifieke verkeersveiligheidsaspecten.

In een eerste fase werden 28 routes voor ecocombi's ingetekend met GIS (Geografisch Informatie Systeem). Deze routes liggen volledig in Vlaanderen of zijn grensoverschrijdend met Nederland en ze gaan niet door een bebouwde kom of zone 30. Vervolgens werden alle 28 routes op het terrein gecontroleerd. Zo werd een selectie van 10 routes overgehouden. Een tweede controle loopt momenteel op 5 van deze routes.

Te realiseren 2011

Om het proefproject daadwerkelijk van start te laten gaan is er regelgevend werk nodig, zowel federaal (erkennen van dat soort voertuigen), als gewestelijk (regelgeving met betrekking tot de te volgen routes).

Daarnaast zal ook de evaluatie methodiek op punt moeten gesteld worden en de nodige afspraken gemaakt met eventuele partners.

Vrachtroutenetwerk

Het vrachtvervoer volgt bij het afleggen van hun trajecten niet steeds de meest geschikte routes. Zo gebeurt het wel eens dat vrachtwagens zich 'vastrijden' in dorpskernen of te nauwe straten. Daarom stelt het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen: Toepassing van de principes van functionaliteit en homogeniteit van het wegennetwerk moet ervoor zorgen dat goederenstromen over de weg zoveel mogelijk afgewikkeld worden op wegen die daartoe goed uitgerust zijn. Het gaat dan in het bijzonder om autosnelwegen en primaire wegen.

De gegevens die al vervat zitten in de inventaris van de verkeersbordendatabank, zoals de geldende verbodsbepalingen (hoogtebeperking, breedtebeperking, toegangsverbod, …), kunnen worden gehanteerd bij het bepalen van de voor vrachtwagens toegelaten routes. We zullen met de GPS-kaartenmakers afspraken maken over de wijze waarop de gegevens uit de verkeersbordendatabank kunnen worden gebruikt. Met het vrachtroutenetwerk willen we naast de toegelaten ook de gewenste routes opbouwen en daarna uitzetten en inrichten.

Realisaties 2010

De studie "Uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor algemeen vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op 2 pilootregio's" werd afgerond en een ambtelijk voorstel van vervolgtraject werd geformuleerd. Daarbij wordt een naast een piloot "uitvoering op het terrein". Tevens wordt een stapsgewijze uittekening van het vrachtroutenetwerk voor geheel Vlaanderen (hetzij regio per regio, hetzij in provinciale gehelen die per regio te verfijnen zijn) en aansluitende implementatie door alle betrokken wegbeheerders beoogd.

Daarom werd begin 2009 een studie opgestart met als doel een methodiek uit te werken om te komen tot een evenwichtig en operationeel vrachtroutenetwerk. Dit vrachtroutenetwerk zal ervoor moeten zorgen dat het doorgaand vrachtverkeer zich verplaatst langs de hiervoor meest geschikte wegen. M.a.w. er wordt beschreven hoe men op mesoniveau tot een gedragen vrachtroutenetwerk komt. Deze methodiek zal in een eerste fase in een aantal pilootregio's worden toegepast. Op die manier zullen de aan de hand van de methodiek geselecteerde routes, geïmplementeerd worden met onder andere een aanpassingen van de signalisatie. In het najaar van 2010 wordt het proefproject Vlaamse Ardennen-West verder uitgewerkt. Voor de uitwerking staat het overlegmodel centraal. Concreet heeft de methodestudie naast een "handleiding voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk op meso-niveau" ook een voorstel van mogelijke afbakening van dergelijke meso-regio's voor het geheel van Vlaanderen gedaan.

Door het feit dat mijn administratie voor het geheel van de provincie Limburg gebruik kon maken van een reeds opgestart enquêteronde bij de steden en gemeentes omtrent attractiepolen, bestaande gewichtsbeperkingen, knelpunten ed. kon zij conform de door de studie aangereikt principes alvast de

ruggegraat voor een eerste ontwerp van vrachtroutenetwerk voor het hele grondgebied Limburg met inbegrip van het deel Antwerpen tot de N71 (Meerhout en Balen) uit te tekenen – verder het ontwerp VRN-L versie 0.1 genoemd – opstellen.

Te realiseren 2011

In 2011 wordt aanvang gemaakt met het vervolgtraject op de methodestudie.

Vooreerst wordt door AWV een proefproject "piloot-uitvoering op het terrein" opgestart in het gebied ten westen van Roeselare begrensd door de N35 – N369-A19 en N32 en dit op basis van een bestaande studie omtrent de afwikkeling van het vrachtverkeer die voldoende aansluit bij de opgestelde methodiek om als "piloot-uitvoering" te fungeren althans wat betrfet het luik signalisatie. In functie van de beschikbare budgettaire middelen voeren we eveneens infrastructurele maatregelen uit.

Naast de pilootuitvoering zal werk worden gemaakt van het opstarten van een aantal regionale studies.

Hierbij worden gelijktijdig meerdere sporen gevolgd. Voor het pilootproject Vlaamse Ardennen-West zal de methodiek verder worden uitgewerkt om vervolgens te starten met de eigenlijke uitvoering van dit pilootproject. In de provincie Limburg doen we voor de regio Maasland een gebiedsgerichte verkenning van het grensgebied. Hierbij zal in het bijzonder aandacht worden besteed aan communicatie en overleg met de gebruikers van het vrachtroutenetwerk. In de overige regio's wordt het overlegproces en de studies voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk opgestart met toepassing van het theoretische concept.

Via de Werkgroep Veilig Vrachtverkeer Vlaanderen wordt de sector op de hoogte gehouden van de evoluties.

Stedelijke distributie – vlottere fijnmazige distributie

De fijnmazige distributie kan verbeteren door het efficiënter en duurzamer maken van de distributie van goederen tijdens de laatste kilometers tot bij de eindgebruiker, ofwel rechtstreeks, ofwel via tussenpersonen. Hierbij streven we naar een hogere betrouwbaarheid en de juiste service. Het Piek-project onderzoekt hoe stillere laad- en losoperaties in stedelijke omgevingen de hinder voor omwonenden kunnen beperken. Daarnaast voeren we ook in samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu onderzoek naar het invoeren van milieuzones in steden en bekijken we hoe de fietskoeriers efficiënter kunnen worden ingezet binnen een stedelijke omgeving.

Realisaties 2010

Het Piek-project is in september van start gegaan. Twee supermarktketens en meerdere steden en gemeenten zijn ingegaan op de oproep tot medewerking. De supermarktketens hebben voor dit pilootproject geïnvesteerd in stil rollend materieel en geluidsarme loskades.

Het onderzoek van het Steunpunt Goederenstromen heeft uitgewezen dat er mogelijkheden zijn voor de realisatie van stillere laad- en losoperaties tijdens de dagrand. Vanuit de resultaten van dit onderzoek werd de voorbije maanden een proefproject uitgetekend en recent opgestart. Het proefproject omvat het uitvoeren van geluidsmetingen tijdens de operaties om de geluidsniveaus nadien objectief te kunnen analyseren. De omwonenden worden op de hoogte gehouden van de testen via de gepaste communicatiekanalen.

Tijdens een rondetafel met de sector werd gebrainstormd over de mogelijkheden van de fietskoeriers, nl. welke barrières ze ervaren, of er een mogelijkheid bestaat om aan te sluiten bij andere logistieke concepten, enz. In een tweede fase zal nagegaan worden wat de perceptie en ervaringen zijn van de koerierdiensten t.o.v. fietskoeriers.

Te realiseren 2011

De resultaten van het Piek-project verwacht ik tegen het einde van de zomer van 2011. Tegen dan zal er duidelijkheid zijn of er economisch en maatschappelijk potentieel zit in deze nieuwe levertijden zonder dat dit tot bijkomende overlast leidt voor de omwonenden.

Op basis van resultaten van de ronde tafels "fietskoeriers" zal er een beslissing genomen worden over de beste maatregelen om het gebruik ervan te stimuleren.

In samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu wordt het onderzoek naar het invoeren van milieuzones in steden verder gezet - zowel voor personenvervoer als voor vrachtvervoer. Indien dit onderzoek tot haalbare oplossingen leidt, kunnen er in samenwerking met de steden maatregelen genomen worden om deze milieuzones ook in de praktijk in te voeren.

W&Z zal een onderzoek uitvoeren naar de nadere kenmerken van een initiatief te Utrecht voor stedelijke distributie via waterwegen en naar vergelijkbare omstandigheden in Vlaanderen zoals o.a. Gent en Brugge. Daarbij zal contact opgenomen worden met deze steden om een draagvlak te zoeken.

Promotie van de scheepvaart

Ondanks alle inspanningen uit het verleden zijn de mogelijkheden van vervoer over water nog onvoldoende bekend bij niet-gebruikers. De overheid zal het gebruik van de binnenvaart en shortsea shipping bevorderen door samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) en Promotie Shortsea Vlaanderen en via samenwerkingsverbanden met het bedrijfsleven. De inspanningen op het vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing van de binnenvaart en shortsea shipping in het goederenvervoer zullen opgedreven worden.

Realisaties 2010

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft de vinger aan de pols gehouden wat betreft de marktontwikkelingen in 2010 en in het bijzonder de naweeën van de economische crisis. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de toegang tot kapitaal voor binnenvaartondernemers. Overleg tussen de financiële instellingen en binnenvaartondernemers wordt gefaciliteerd.

PBV promoot de recreatievaart op de watersportbeurzen in Düsseldorf, Gent en Nieuwpoort.

Op vlak van de promotie van de binnenvaart bij de verladende en verwerkende industrie werden door PBV de nodige informatiesessies en veldbezoeken georganiseerd in samenwerking met de waterwegbeheerders en VOKA, nodigde PBV de belangrijke binnenvaartklanten uit op een netwerking event. Om marktspelers te informeren werd in 2010 resoluut gekozen voor praktijkvoorbeelden (veldbezoeken, getuigenissen van gebruikers in brochures en magazine Binnenvaart)

Het steunprogramma voor de modernisering van de bestaande vloot aan kleine schepen werd ook in 2010 verder gezet waarbij Promotie Binnenvaart Vlaanderen als eerste aanspreekpunt fungeert voor boekhouders, binnenvaartorganisaties en individuele ondernemers. Daarnaast werd ook de steunmaatregel voor de installatie van AIS-apparatuur voorbereid door Promotie Binnenvaart Vlaanderen samen met de Vlaamse overheid en bij de Europese Commissie ingediend voor cofinanciering. In de aanloop hiervan werden binnenvaartondernemers geënquteerd en werd de informatie brochure AIS verstuurd aan de Vlaamse binnenvaartondernemers. De RIS portal website ging online op 25 mei 2010. Promotie Binnenvaart Vlaanderen staat in voor de projectcommunicatie van het Europese RISING project

In het kader van het bevorderen en promoten van de instroom in het beroep is de binnenvaartsimulator verder geoperationaliseerd. De binnenvaartsimulator zal voortaan ook worden gebruikt voor de examens voor het behalen van het Radarpatent gebruikt. Het permanent overleg van de opleidingsverstrekkers in de binnenvaart, waarvan Promotie Binnenvaart Vlaanderen trekker is, versterkte de onderlinge samenwerking. Een uitvoeringsplan voor het aanbieden van meer opleidingen voor diverse doelgroepen is opgestart. Voor de studenten van de hogescholen logistiek werden de studentenboottochten georganiseerd. Er werd ook geparticipeerd in het beroepenhuis teneinde het beroep van matroos/schipper in de binnenvaart kenbaar te maken.

In het kader van de promotie van de binnenvaart werden aan verschillende evenementen en beurzen deelgenomen zowel in eigen land als in het buitenland.

In het kader van Platina, een Europees project voor de implementatie van Naiades werden de nodige taken verricht voor de Europese Commissie, in het bijzonder wat het luik reputatie en imago onderzoek en de communicatie van het project betreft. In het najaar van 2010 is er in het kader van het Belgische voorzitterschap en dit Europese project een Europese conferentie gepland met een Vlaams netwerk event. Promotie Binnenvaart Vlaanderen organiseerde een workshop voor binnenvaart

communicatieverantwoordelijken uit heel Europa. Deze eerste ontmoeting van binnenvaart communicatoren resulteerde in de oprichting van het netwerk C2C (Communicators to Communicators).

De inspanningen om het gebruik van de binnenvaart en shortsea shipping voor het goederentransport te promoten werden verder gezet. De waterwegbeheerders werden betrokken door hun aanwezigheid op sectorgebonden evenementen en bij infosessies om het gebruik van de binnenvaart in de kijker te zetten. In die zin wordt de samenwerking met organisaties als VOKA, Unizo, Alfaport en diverse gemeenten verder gezet. De waterwegbeheerders benadrukken bovendien op zelf georganiseerde evenementen (bvb. persconferentie INLANAV) de voordelen van de binnenvaart.

Dankzij watergebonden projecten zoals bvb. de bouw van kunstwerken, de aanleg van kaaimuren of de ontwikkeling van bedrijventerreinen worden de mogelijkheden van de binnenvaart gepromoot.

In het najaar 2010 organiseert of ondersteunt W&Z enkele evenementen die het vervoer te water en de ontwikkelingen van het waterwegennetwerk belichten. Dit gebeurt o.a. in het kader van het Seine-Schelde project.

Te realiseren 2011

Ook in 2011 zal/zullen PBV en de waterwegbeheerders een actieve promotie en gerichte communicatie verzorgen naar de gebruikers, klanten enpotentiële klanten van de binnenvaart en shortsea shipping.

In 2011 wijdt Waterwegen en Zeekanaal NV een symposium aan de innovatie in de binnenvaart en aan het samengaan van waterwegenwerken en natuurontwikkeling.

Shortsea Shipping (SSS)

Shortsea shipping maakt per definitie deel uit van een grotere transportketting, vaak georganiseerd als een deur-tot-deur operatie (vooral voor containers). Het promotiebureau SSS Vlaanderen manifesteert zich als een neutraal en niet-commercieel tussenpersoon die bedrijven met elkaar in contact brengt.M.m.v. goede praktijkvoorbeelden benaderen zij pro-actief de potentiële markt. Ze gebruiken hun netwerk om de vragen vanuit de industrie vlot te beantwoorden. In de loop der jaren is het promotiebureau uitgegroeid tot het contact- en kenniscentrum voor shortsea shipping, mede dankzij een sterke communicatie naar de marktspelers en doelgroepen. De stuurgroep SSS diegetrokken wordt vanuit het departement MOW, stuurt het promotiebureau SSS aan.

Realisaties 2010

Het Promotiebureau Shortsea Shipping (SSS) Vlaanderen stimuleert het gebruik van SSS in combinatie met andere modi door het verspreiden van goede praktijkvoorbeelden, het organiseren van workshops, het uitgeven van nieuwsbrieven, de website en de e-newsletter.

Het promotiebureau publiceert ook specifieke brochures (over containerafmetingen, landenspecials, …) om de markt op de hoogte te houden van de nieuwste ontwikkelingen.

Recent heeft het promotiebureau een nieuwe databank ontwikkeld die een overzicht geeft van alle shortsea-lijndiensten tussen de vier Vlaamse havens en veertig Europese en Noord-Afrikaanse staten. Via de zoekfunctie kan de gebruiker indien gewenst contact nemen met de scheepsagent die de lijndienst vertegenwoordigt. De databank is gratis consulteerbaar op de website.

Op vraag van de Europese Commissie hebben een aantal promotiebureaus zich omgevormd tot intermodale promotiebureaus. In Vlaanderen gebeurt dit in de praktijk door de nauwe samenwerking tussen Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen en Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Met het vervoer via spoor zijn er een aantal contacten (o.a. via intermodale workshops), maar daar zijn nog geen structurele voorstellen uit voorgevloeid. Daarom wordt voorlopig op concrete projecten gefocust.

Te realiseren 2011

Ook in de toekomst zullen de Promotiebureaus Shortsea Shipping Vlaanderen en Binnenvaart Vlaanderen zich inzetten om het gebruik van SSS en binnenvaart te promoten binnen de logistieke ketens. Zij realiseren acties volgens hun goedgekeurd businessplan, werken aan verdere bekendheid en nemen actief deel aan

initiatieven in het kader van Flanders Logistics. Zo zal een SSS-award worden uitgereikt, één aan een persoon die zich extra verdienstelijk heeft gemaakt voor de promotie van SSS en één aan een bedrijf dat een uitzonderlijke inspanning doet voor het gebruik van SSS.

De promotiebureaus staan ook in nauw contact met de transportdeskundigen van de waterwegbeheerders om een antwoord te geven op vragen uit het bedrijfsleven.

In het najaar van 2010 organiseert het departement MOW in het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap bovendien de volgende bijeenkomst van de Europese focal points shortsea shipping. Door de bijeenkomst te koppelen aan een bezoek aan onze Vlaamse kusthavens krijgen ook de Europese beslissingsnemers een beter beeld van de co-modale mogelijkheden binnen Vlaanderen.

1.3.2. Innovatie in de logistieke ketens stimuleren

Als beheerder van de transportinfrastructuur op Vlaams niveau draagt de overheid op het vlak van innovatie een grote verantwoordelijkheid. Zij speelt een belangrijke rol in het voorzien van de randvoorwaarden voor de logistiek, maar dient tegelijk op een constructieve manier ruimte te laten voor de marktwerking.

Binnen goederenvervoer en logistiek worden aan een toenemend ritme innovaties voorgesteld.. Die hebben een duidelijke impact, zowel op bedrijfseconomisch als op maatschappelijk vlak. De laatste jaren ligt de nadruk sterk op innovaties op het vlak van duurzaamheid. Het stimuleren van innovatie in logistieke ketens zal gebeuren in samenwerking met de minister bevoegd voor Wetenschap en Innovatie. Duurzame innovatie is hierbij ook één van de accenten.

<u>Realisaties 2010</u>

Het Steunpunt Goederenstromen heeft een eerste versie van de Roadmap Groene Logistiek ontwikkeld. Deze Roadmap Groene logistiek wil een overzicht te bieden van de mogelijke acties die logistieke actoren (zowel transporteurs, verladers, expediteurs als logistieke operatoren) kunnen ondernemen om de ecologische voetafdruk van hun logistieke keten - met inbegrip van hun opslagactiviteiten - te verminderen.

Wat betreft de binnenvaart is in 2010 de studie over het inzetten van een kraanschip afgerond. Een pilootproject wordt opgezet.

Het project “Innovative Inland Navigation” (INLANAV), dat zijn oorsprong kent in FISN, is opgestart met Europese steun. Dit project heeft tot doel om op vernieuwende manier het gebruik van de kleine waterwegen in Noord West-Europa te optimaliseren en te stimuleren. W&Z is trekker van dit project en werkt hiervoor samen met partners in Vlaanderen, Nederland en Frankrijk.

Proefprojecten hebben aangetoond dat palletvervoer via de binnenvaart uitstekende perspectieven biedt. Daarom keurde de Vlaamse Regering een steunmaatregel voor het vervoer van pallets via de binnenvaart goed. Deze maatregel is bij de Europese Commissie aangemeld.

De waterwegbeheerders nemen daarnaast actief deel aan het project “Watertruck” van het Vlaams Instituut voor de Mobiliteit (VIM).

<u>Te realiseren 2011</u>

Meer en meer groeit het besef dat logistiek niet enkel draait om nieuwe producten die van de productieplaats tot bij de klant moeten worden gebracht, maar dat de logistieke keten ook oog moet hebben voor de opvang van het product op het einde van de gebruiksduur. Zo ontstaat er dus een retourstroom van producten en materialen. De combinatie van de beide logistieke stromen kan belangrijke economische en maatschappelijke schaalvoordelen opleveren. Begin 2011 zal nagegaan worden waar en hoe retourstromen efficiënter georganiseerd kunnen worden. Ook hier kan het nuttig zijn om logistieke consulenten in te zetten. Dit zal gebeuren in overleg het coördinatieplatform Flanders Logistics, waarin ook de vertegenwoordigers van de andere bevoegde ministers vertegenwoordigd zijn.

Kennisontwikkeling rond groene logistiek en de vertaling ervan naar de bedrijfspraktijk is van het grootste belang. Hier zal ook in de toekomst volop op ingezet worden. Zo wordt er nagedacht over een manier om deze kennis zo vlot mogelijk tot bij de bedrijven te krijgen. Het opzetten van een virtueel huis van de groene logistiek is een van de mogelijkheden. De verschillende werkgroepen binnen Flanders Logistics houden

sowieso voortdurend een vinger aan de pols van de nieuwste ontwikkelingen om hierop op gepaste wijze te kunnen inspelen.

Voor INLANAV staat het opstarten van een proefproject op de agenda. Dit proefproject voor het stimuleren van de kleine waterwegen moet aantonen dat d.m.v. gekoppelde schepen de eenheidslading kan vergroten. De toekomst van de binnenvaart (vanuit het kader van dit project) zal extra benadrukt worden op de communicatie-events zoals workshops en internationale conferenties.

Mits goedkeuring van de Europese Commissie zal de steunmaatregel voor het vervoer van pallets de katalysator vormen voor de beoogde vorm van vervoer van pallets.

Daarnaast zal ik nagegaan of andere steunmaatregelen mogelijk zijn.

Vlaanderen zal in het kader van innovatie en duurzaam transport de mogelijkheden van LNG als scheepsbrandstof bestuderen, evenals de gevolgen op de infrastructuur in de Vlaamse zeehavens.

1.3.3. Promotie van Vlaanderen als logistieke regio

Draagvlak bij de bevolking en belanghebbenden vergroten

Om de toekomst van de logistiek in Vlaanderen te garanderen is het van primordiaal belang dat de overheid en de private sector nauw samenwerken. Deze samenwerking tussen de overheid en de private sector (en tussen verschillende overheden onderling) werd/is duidelijk verankerd in de structuur van Flanders Logistics, met ondermeer een sterke vertegenwoordiging in de vier pijlers.

Iedere pijler organiseert zich maximaal als een open samenwerkingsplatform of netwerk. Elke pijler vertrekt vanuit de eigen doelstellingen, die gedragen worden door de partners in de desbetreffende sector (binnenvaart, zeehavens, luchthavens, wegvervoer). De afstemming met de sectorale stakeholders gebeurt zowel in de specifieke task force per pijler, de stuurgoep als de onderliggende werkgroepen.

Logistiek wordt door het brede publiek vaak beperkt tot goederenvervoer en magazijnen, waarbij de innovatieve aspecten en inspanningen op het vlak van duurzaamheid niet belicht worden. Hierdoor heeft logistiek vaak een negatieve bijklank.

Jongeren hebben meestal een zeer beperkte kennis van bestaande logistieke opleidingen en de mogelijkheden op de logistieke arbeidsmarkt. Goed opgeleide logistieke arbeidskrachten zijn echter essentieel om de sterke positie van Vlaanderen als logistieke hotspot op de wereldkaart te behouden.

Daarom is het belangrijk om een actuele begripsomschrijving van logistiek te communiceren, om het belang van logistiek binnen de economische activiteiten toe te lichten, en om de brede waaier aan beroepsmogelijkheden in de logistiek duidelijk te maken.

Om het draagvlak voor logistiek bij de bevolking en de belanghebbenden te verhogen, worden gerichte communicatieacties die bijdragen tot een helder inzicht in alle aspecten van de logistieke keten en in het belang van logistiek voor de welvaart van Vlaanderen.

Investeren in Logistiek betekent vaak ook investeren in infrastructuur. Met de inzet van een bemiddelaar grote infrastructuurwerken willen we de impact van deze infrastructuurwerken beperken. De bemiddelaar richt zich onder andere op omwonenden en landbouwers maar vooral ook mensen die omwille van de bouw van deze infrastructuur onteigend moeten worden.

<u>Realisaties 2010</u>

Flanders Logistics ondersteunt, in het kader van ViA, het project ‘Topcoaches voor Toptalent’. Dit unieke stageproject wordt sedert enige jaren door O.T.M. (= Organisatie van Traffic Managers, die de belangen van de verladers verdedigt) georganiseerd in samenwerking met een aantal Vlaamse hogescholen die de professionele bacheloropleiding Logistiek Management aanbieden. De doelstelling van het project is om geselecteerde topstudenten in hun laatste jaar Logistiek Management in en rond hun stage intensief te laten begeleiden door een logistieke topcoach van een bedrijf.

Het voorbije jaar werd een uitgebreide sensibilisatiecampagne naar het grote publiek gelanceerd onder de leuze 'zonder logistiek is 't paniek'. Deze campagne werd ondersteund door de website van Flanders Logistics en inhoudelijke nieuwsbrieven.

De Flanders Logistics website werd bovendien ingezet voor een betere bekendmaking van de opleidingsmogelijkheden en het jobaanbod binnen de logistieke sector. Hiervoor werd intensief samengewerkt met de VDAB.

Ook werd een logistieke roadshow uitgewerkt voor 17-jarigen, waaraan 1.800 leerlingen uit 60 secundaire scholen ASO-TSO deelnamen. Dat dit een succes was blijkt uit de evaluatie die medio 2009 is afgerond. Voor laatstejaarsstudenten secundair onderwijs ASO en TSO werd een dynamisch 'logistiek kennismakingspakket' ontwikkeld. Dit pakket zal de komende maanden geëvalueerd worden op zijn educatieve waarde en impact bij de doelgroep. Op basis van de resultaten van deze analyse kan dan beslist worden om dit pakket binnen alle ASO en TSO scholen te introduceren.

In Vlaanderen liepen voor de havens maritieme opleidingen en werden doedagen voor jongeren in de havens georganiseerd.

Verantwoordelijken voor het ruimtelijke ordeningsbeleid en het natuur- en havenbeleid konden deelnemen aan opleidings- en kennismakingsdagen voor ambtenaren.

Op 2 juli 2010 vond een informatief evenement plaats onder de slogan 'Flanders Logistics, samen slim en sterk'. Hier werd de nieuwe structuur van Flanders Logistics verduidelijkt en werden interessante logistieke praktijkvoorbeelden en instrumenten gepresenteerd.

Te realiseren 2011

Om Flanders Logistics voldoende maatschappelijke draagkracht te geven, zal een meerjaren communicatieplan worden ontwikkeld, waarin de brede bevolking en specifieke doelgroepen centraal staan.

Op korte termijn worden de volgende concrete communicatieacties gerealiseerd in samenwerking met vertegenwoordigers van de overheid, de bedrijfswereld en de academische wereld:
- Informatieacties (een basispakket over logistiek, website, nieuwsbrief, …)
- Draagvlakacties (evenementen, participatiemomenten, …)
- Imagoacties (brede publieksacties zoals deelname aan beurzen e.d.))

Acties onderwijs en arbeidsmarkt:
- Verruimen van het kennismakingspakket
- Stimuleren en ondersteunen uitwisselingsinitiatieven
- Samenwerking van partners intensifiëren
- Opvolgen competentieluik en ondersteunen onderzoek naar logistieke competenties

Vlaanderen promoten als logistieke regio

Vlaanderen beschikt over onmiskenbare troeven op logistiek vlak. Het beeld dat buitenlandse investeerders hebben over Vlaanderen als logistieke hub op Europees- en wereldniveau is te beperkt en moet grondig bijgesteld worden. Ook is de kracht van Vlaanderen als logistieke groeipool te weinig bekend bij ondernemers in het buitenland.

Permanente monitoring van ons logistieke klimaat in het buitenland en permanente evaluaties van de communicatie-inspanningen zullen het internationale promotiebeleid alle slaagkansen geven.

Realisaties 2010

Momenteel wordt gewerkt aan een strategie om deze doelstelling te behalen.

Voor Flanders Port Area lag de focus op de promotie van Vlaanderen als havenregio in het buitenland. De meertalige website van Flanders Port Area. was een grote steun voor een aantal belangrijke buitenlandse missies.

Te realiseren 2011

De overheid zal initiatieven nemen om Vlaanderen als één logistieke regio te promoten. De oefening om Vlaanderen op een efficiëntere manier in het buitenland te promoten, zal gebeuren op het overkoepelend niveau van Flanders Logistics. De werkgroep 'Logistiek promotiebeleid in het buitenland' (zie ook punt 1.3.3.a) zal de lijnen uitzetten voor de opvolging, de uitwerking en de ondersteuning van het internationaal promotiebeleid.

Vlaanderen kan als logistieke regio gepromoot worden via o.a. imagocampagnes in de buitenlandse media, de bestaande samenwerkingsverbanden met Flanders Investment and Trade (FIT) , Dienst voor de Inschrijving van de Voertuigen (DIV), havens, Flanders International Technical Agency (FITA) en internationale contacten of door een eensluidende boodschap over logistieke aantrekkingskracht uit te werken en te verkondigen.

Specifiek voor de promotie van onze vier zeehavens in het buitenland, zal er maximaal worden afgestemd tussen de activiteiten van Flanders Investment and Trade en deze van de havenbedrijven, zodat de buitenlandse markt op een gemeenschappelijke manier benaderd wordt. Hierbij kan er gewerkt worden met een basispresentatie die Vlaanderen voorstelt als een unieke en sterke havenregio.

1.3.4. Logistiek Vlaanderen – 'Samen sterk'

Flanders Logistics is het strategische project van de Vlaamse overheid en de logistieke sector, opgestart door de Vlaamse minister-president in 2006 en sinds juli 2009 door mij aangestuurd. Het doel is om de unieke positie van logistiek in Vlaanderen voor de toekomst veilig te stellen, met aandacht voor duurzame ontwikkeling. Flanders Logistics maakt deel uit van het thema 'Slimme logistieke draaischijf', dat op zijn beurt onderdeel is van 'Vlaanderen in Actie', het ambitieus sociaal-economisch impulsprogramma van de Vlaamse Regering.

Flanders Logistics is opgebouwd rond vier pijlers: Flanders Land Logistics, Flanders Port Area, Flanders Inland Shipping Network en Flanders Air Transport Network. Om de toekomst van Vlaanderen op het vlak van logistiek te garanderen is samenwerking tussen alle belanghebbenden van het grootste belang.

Flanders Logistics werkt rond verschillende thema's. Deze thema's hebben o.a. betrekking op een optimale capaciteitsbenutting van onze multimodale infrastructuur, logistieke clustervorming en het stimuleren van onderzoek en innovatie. Voorts besteedt Flanders Logistics ook veel aandacht aan de logistieke opleidingen, de logistieke arbeidsmarkt en doelgerichte communicatie en draagvlakvorming.

Door bestaande en toekomstige initiatieven goed op elkaar af te stemmen wordt versnippering tegengegaan.

Realisaties 2010

Het voorbije jaar werd een structuur opgezet om Flanders Logistics vorm te geven. Hierbij wordt er zeer intensief samengewerkt tussen private spelers, de academische wereld en de overheden van alle niveaus. In die structuur wordt bijzondere aandacht besteed aan het op elkaar afstemmen van initiatieven van de verschillende spelers.

Voor Flanders Land Logistics zijn vier strategische thema's afgelijnd: optimaliseren van de logistieke keten, verbeteren van de fijnmazige distributie, stimuleren van initiatieven inzake groene logistiek/retour logistiek en behouden en aantrekken van logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde

Voor Flanders Port Area ligt de nadruk op het maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens verstevigen, de Vlaamse havens verankeren in logistieke netwerken en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens versterken

FISN zal rond de volgende strategieën werken: de binnenvaart opwaarderen, de samenwerking met de havens verbeteren, innovatie stimuleren, de kleinere waterwegen optimaal gebruiken, een grotere instroom van opgeleide werknemers creëren en de communicatie en het imago van de binnenvaart verbeteren.

Tenslotte werd in 2010 het Flanders Air Transport Network opgericht met – in eerste instantie – als doel de concurrentiële positie van de luchtvaart in Vlaanderen te vrijwaren. Er werden zes doelstellingen geformuleerd waarrond verder gewerkt zal worden, nl.: (1) versterken van de concurrentiepositie en

verankeren van de luchtvaartindustrie, (2) stabiliseren van het evenwicht tussen luchthavenactiviteit en leefomgeving/milieu, (3) modernisering en innovatie, (4) verbeteren van de aantrekking van luchtvaartberoepen en afstemming luchtvaartindustrie, (5) versterken van het maatschappelijk draagvlak en de toegankelijkheid van de luchtvaart en (6) de communicatie van de luchtvaartsector naar de logistieke sector verbeteren. Binnen deze thema's werden in samenspraak met de sector de belangrijkste knelpunten bepaald, waarrond acties opgesteld zullen worden.

Te realiseren 2011

Binnen elk van de vier pijlers van Flanders Logistics zijn afspraken gemaakt over welke acties de komende jaren vorm zullen krijgen. Veel van deze acties worden ook onder andere punten van mijn beleidsbrief vermeld.

Voor Flanders Land Logistics werden onder andere de volgende acties afgesproken: logistieke consulenten inzetten, het gebruik van fietskoeriers stimuleren, onderzoek doen naar milieuzones, pilootprojecten rond leveringen in de dagrand opstarten, een virtueel huis voor groene logistiek uitwerken, een label voor groene logistiek in het leven roepen en de logistieke hotspots opnemen in het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen..

Voor Flanders Port Area werden onder andere de volgende acties afgesproken: een tweede Vlaamse havendag organiseren in juni 2011, omwonenden actiever betrekken bij de havens, informatie verstrekken over havens en maritieme transport, best practices rond duurzaamheid uitwisselen en een benchmark van de dienstverlening in onze havens uitvoeren.

Voor Flanders Inland Shipping Network werden onder andere de volgende acties afgesproken: transportdeskundigen inzetten, binnenvaartvoorzieningen binnen de havens verder uitbouwen, werken aan innovatieve en duurzame concepten (palletvervoer, alleenvarende bakken), kleine schepen moderniseren, personeel opleiden met de binnenvaartsimulator Lena en infoavonden voor potentiële klanten organiseren.

Binnen Flanders Air Transport Network wordt, op basis van de opgelijste knelpunten, bekeken welke concrete acties genomen kunnen worden teneinde de luchtvaart als volwaardige modus tot zijn recht te laten komen.

1.4. Beperking van de impact van de vervoerssector op mens en milieu

1.4.1. We beperken de geluidshinder door het verkeer

Realisaties 2010

Op de meest belaste locaties worden aan een versneld tempo geluidsschermen geplaatst en wegdekken met slechte akoestische kwaliteiten vervangen. In 2010 werd een totaal budget van meer dan 20 miljoen euro voorbehouden i.f.v. de aanleg van geluidswerende maatregelen of de heraanleg of overlaging van 'lawaaierige' wegdekken.

Onder andere op volgende locaties werden recentelijk bijvoorbeeld geluidsschermen geplaatst op de R0 ter hoogte van Kraainem, de E40 te Erpe-Mere en de E313 te Deurne.

Enkele voorbeelden van locaties waar recentelijk het wegdek vervangen werd in functie van betere akoestische kwaliteiten zijn: E314 Bekkevoort-Aarschot , projecten E40 Bertem-Sterrebeek (overlaging SMA ter verbetering van het rolgeluid en verlenging van de levensduur), enz.

In het kader van de Europese Richtlijn over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai keurde de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 de actieplannen 'Wegverkeerslawaai fase 1', 'Spoorverkeerslawaai fase 1' en 'Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport' goed. Deze actieplannen worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, voor het publiek ter inzage gelegd en aan de Europese Commissie bezorgd.

Te realiseren 2011

De goedgekeurde plannen beschrijven in de eerste plaats de al van kracht zijnde matregelen. Voor wegverkeer worden ondertussen ook de kosten en baten van mogelijke bijkomende maatregelen bestudeerd. Op basis van de resultaten van de kostenbaten-studie voor het wegverkeer zal het actieplan in 2011 verder uitgevoerd worden in samenwerking met LNE:

- Aan een versneld tempo op de meest belaste locaties geluidsschermen voorzien en lawaaierige wegdekken heraanleggen
- Doorgaans voor stille varianten in wegverharding kiezen.
- De al aanwezige kennis over geluidsvriendelijke wegdekken verder uitdiepen:
    - In 2011 zal gestart worden met de aanleg van enkele proefvakken met stille wegverhardingen. Deze dunne dichte bitumineuze toplagen worden nog niet toegepast in Vlaanderen. Op deze proefvakken zullen de aspecten geluid, stroefheid, langsvlakheid en spoorvorming aan de hand van metingen onderzocht worden.
    - De ontwikkeling van nieuwe stille wegverhardingen worden van nabij blijven opgevolgd.

De stuurgroep "geluidswerende maatregelen langs Vlaamse gewestwegen zal voor specifieke locaties nagaan wat de meest aangewezen geluidsbeperkende maatregelen zijn. Hierbij zal in het bijzonder rekening gehouden wordt met de urbane omgeving en de landschapsinrichting.

Op de planning voor 2011 zijn o.a. de locaties E313 Ranst en de E17 Harelbeke reeds opgenomen voor het plaatsen van geluidsschermen.

1.4.2. We beperken de lichtpollutie

Realisaties 2010

Nieuwe specificaties voor verlichtingstoestellen

Het gebruik van elektronische voorschakelapparatuur en het beter afsluiten van het optisch gedeelte van het verlichtingstoestel zorgen er voor dat het licht dat uit het toestel komt constanter is gedurende de levensduur van het toestel. Vroeger diende men over te dimensioneren op het lichtniveau om de terugval van de lichtopbrengst in de loop van de tijd te compenseren. Deze maatregelen zorgen voor een beperking van de lichtpolutie en van het energieverbruik.

Er zal worden nagegaan of de lichtpolutie door het rechtstreekse opwaartse licht kan worden beperkt zonder de energieprestatie van de verlichtingsinstallatie drastisch te verminderen.

Verlichting langs fietspaden

Langs het fietspad van de N117 in Brasschaat, Kapellen en Kalmthout is een door sensoren gestuurde standaardverlichting geïnstalleerd. Deze verlichting treedt pas in werking als er effectief fietsers aanwezig zijn. Die fietsers worden gedetecteerd door bewegings- en lichtsensoren aan het begin en einde van elke zone. Zodoende is er geen onnodige verlichting Een energie-efficiënte oplossing, die bovendien een minimale lichthinder veroorzaakt en dus de impact op de lokale fauna beperkt.

Verlichting tunnels

De verlichting van tunnels zorgt niet voor lichtpollutie maar zorgt wel voor een hoog energieverbruik. Daarom moet ook deze verlichting geoptimaliseerd worden. De Europese Gemeenschap voert een ecologische politiek om het gebruik van minder energie-efficiënte verlichtingsystemen te verbieden. Tegen 2014 zal de fabricatie van verschillende types minder efficiënte fluorescentielampen en gasontladingslampen gestopt worden. Verschillende voor de bestaande tunnels zijn verlicht door fluorescentielampen van een oude generatie. Deze installaties moeten daarom voor 2014 vervangen worden.

De combinatie van nieuwe verlichtingstechnologie en de keuze voor witte tunnelwanden (wat zorgt voor een goede reflectie) vergroot de lichtopbrengst. Daardoor zijn het comfort en de veiligheid in de tunnels sterk verhoogd, zowel voor de weggebruiker als voor het tunnelpersoneel.

Verlichting is de grootste energieverbruiker in een tunnel, hierop besparen kan de elektriciteitsfactuur sterk doen dalen. De vernieuwde verlichting zorgt voor bijna een halvering van het elektriciteitsverbruik, bovendien wordt het comfort voor de weggebruiker verhoogd. De verlichting van de Craeybeckxtunnel, de tunnel in Wevelgem en de tunnel van het Zand te Brugge werden al vernieuwd.

Lichten doven

Momenteel worden de lichten op een de snelwegen, behalve de complexen, van middernacht tot 6 uur gedoofd.

Te realiseren 2011

In 2011 worden de nieuwe technische specificaties veralgemeend ingevoerd worden via een nieuw standaardbestek (Standaardbestek 270 voor elektromechanische uitrusting van infrastructuur).

Het project met de fietspadverlichting langs de N117 zal worden geëvalueerd. Bij een positief resultaat kunnen bijkomende projecten overwogen worden.

De verlichting van de Rupeltunnel in Boom zal in 2011 vernieuwd worden.

Rekening houdend met de verkeersveiligheid en de minimale afstand tussen de complexen waarbij de verlichting aan moet blijven (‘knippereffect van de ogen) wordt gepland om waar mogelijk de lichten verder te doven. Met de politiediensten en de organisaties van weggebruikers zal overlegd worden over deze invoering en de wenselijkheid om de verlichting blijvend te gebruiken in bepaalde situaties of omstandigheden (zware weersomstandigheden, schemer…).

1.4.3. Een masterplan voor groen vervoer: groen vervoer door groene energie

Realisaties 2010

We kiezen volop voor meer elektrisch vervoer door inzet van trams in de steden. Trams hebben een grote capaciteit en een positief imago bij de gebruikers, zowel bij occasionele als frequente gebruikers. Ten slotte worden ze voor 100% aangedreven door groene stroom, zodat ze dus effectief een nuluitstoot realiseren, niet alleen bij de tractie, maar ook aan de bron.

Voor bussen is de hybride technologie een gulden middenweg, die toelaat om minder diesel te verbruiken, vooral in die gebieden waar er door veelvuldig start-stopverkeer een belangrijk brandstofverbruik bestaat. In Gent, Brugge en Leuven zijn de eerste hybride bussen afgelopen jaar in het straatbeeld verschenen. We hebben uitgebreid getest met deze eerste voertuigen. Zo wordt gewerkt aan een efficiëntere afstelling van de huidige hybride bussen, het verzamelen van diverse tips tot verbetering voor toekomstige aankopen van hybride bussen verzamelen, en het vergaren van kennis en ervaring over de concrete toepassing van ecodriving-regels bij hybride bussen.

Daarnaast wordt de evolutie van de biobrandstoffen op de voet gevolgd. Omdat er het afgelopen jaar vraagtekens waren bij de duurzaamheid van deze brandstoffen, werden geen bijkomende experimenten meer opgezet.

Op heel lange termijn kan waterstof een interessante energiebron worden voor de aandrijving van de voertuigen. Daarom werd het afgelopen jaar verder met deze technologie geëxperimenteerd en een gedetailleerd evaluatieverslag opgemaakt.

Voor de aankoop van de dienstvoertuigen wordt nu al uitgebreid rekening gehouden met de ecoscore van de (lichte) voertuigen: de aangegeven prijzen worden in een vergelijking evt. aangepast om rekening te houden met de ecoscore van de aangeboden voertuigen.

Het investerings- en installatieprogramma voor roetfilters wordt verder gezet. Intussen is het merendeel van de bussen hiermee uitgerust. Alle nieuwe aankopen van bussen voldoen tot slot aan de EEV-norm voor zware voertuigen, de strengste emissienorm die momenteel technisch en economisch haalbaar is.

Te realiseren 2011

De volgende maanden wordt werk gemaakt van een globale strategie "groen openbaar vervoer in 2015" uit, met een belangrijke nadruk op de investeringen in de uitbreiding van het park hybride bussen. Daarnaast worden ook actief andere alternatieve brandstoffen en energiebronnen onderzocht.

Zo wordt ook de verdere uitbouw van het tramnetwerk (zowel op vlak van gepland infrastructuurwerken als op vlak van planning voor bijkomende lijnen). Ook in de toekomst zullen de trams aangedreven worden door 100% groene stroom.

Alle chauffeurs krijgen een doorgedreven opleiding ecodriving.

We ondersteunen verdere experimenten met de waterstofbus voor zover die niet zorgen voor hoge aankoop- en exploitatiekosten. Een deelname aan een Europees project op dit vlak kan een oplossing bieden.

In samenwerking met de MIVB en de TEC bereiden wordt een project voor elektrisch aangedreven bussen voorbereid en indien wenselijk opgestart. Omdat de bussen dagelijks aanzienlijke afstanden afleggen, zal een systeem van tussenlading aan de eindhalten mogelijk nodig zijn.

Afhankelijk van de beschikbaarheid worden het komende jaar één of meerdere dienstvoertuigen met alternatieve aandrijving aangekocht, bv. diesel-hybride of batterij-elektrisch. Na uitgebreide testen wordt een strategie voor de vergroening van het wagenpark uitgewerkt. De scooters en eventueel nieuwe (vouw-) fietsen zullen een onderdeel zijn van deze strategie.

Alle bussen waarvoor dit technisch en economisch haalbaar is, zullen we tegen eind 2010 met een roetfilter uitgerust hebben.

In het kader van het Civitas-Elan-project, wordt een experiment gestart met B30-biodiesel voor een beperkt aantal bussen in het Gentse. De resultaten hiervan (technische performance, zowel als aankoop-technische garanties op effectieve duurzaamheid van de brandstoffen in al hun aspecten) zullen meegenomen worden als input voor het biobrandstoffenplan van de Vlaamse Regering.

Nieuwe aangekochte bussen zullen allemaal aan de EEV-norm moeten voldoen.

Ook bij de aankoop en/of lease van nieuwe trams worden sterke duurzaamheidscriteria op.

We willen het gebruik van elektrische en hybride voertuigen stimuleren. Daarom volgen we de evoluties inzake oplaadtechnologie op. We onderzoeken de mogelijkheden van het aanbieden van laadpalen op openbare plaatsen. Hierbij hebben we oog voor de aan te bieden technologie en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur.

Concessiehouders van de autosnelwegparkings hebben belangstelling voor de installatie van snelle oplaadpunten (minder dan 30 minuten) voor elektrische voertuigen. Op 11 oktober werd een eerste aansluiting op het experimentele Plug to Drive netwerk ingehuldigd op de autosnelwegparking te Ruisbroek (E19/R0 – richting Brussel). De resultaten van dit proefproject op initiatief van de concessiehouder zullen van nabij opgevolgd worden. Indien deze positief zijn, zal de Vlaamse overheid initiatieven voor de installatie van nieuwe oplaadpunten stimuleren.

1.4.4. 3-E convenant binnenvaart

Begin februari 2009 heb ik met een twintigtal organisaties die actief zijn in de Vlaamse binnenvaartsector het 3E convenant binnenvaart ondertekend. 3E staat hier voor ecologisch, economisch en energiezuinig, drie opmerkelijke troeven van de binnenvaart. Het doel van het 3E convenant binnenvaart is het aangaan van een engagement tussen alle partijen dat ertoe moet leiden dat de binnenvaartsector in de toekomst zijn potenties nog beter op een duurzame wijze kan realiseren. In deze convenant verbonden de ondertekenaars zich ertoe ernaar te streven om onderzoek te voeren naar nog duurzamere vormen van binnenvaart, zodat ze haar voorsprong in deze blijft behouden.

Realisaties 2010

Binnen het FISN is verder werk gemaakt van de acties ter realisatie van de doelstellingen van het 3-E convenant.

In het najaar van 2010 wordt in samenwerking met het Steunpunt Goederenstromen een colloquium georganiseerd waarin het milieuaspect van de binnenvaart aan bod komt. Een oproep is gelanceerd voor de ontwikkeling en de introductie van innovatieve systemen die de milieuprestaties van de binnenvaart verder verbeteren.

Omdat walstroomvoorzieningen de milieuprestaties van de binnenvaart verder kunnen verbeteren, onderzoekt W&Z samen met de Universiteit Gent de mogelijkheid en de haalbaarheid van walstroomfaciliteiten aan de wachtkade te Wintam. Dit onderzoek gebeurt met Europese subsidies. Naast de introductie van walstroom is de introductie van alternatieve aandrijfsystemen voor vaartuigen opgenomen in de studie.

De in aanbouw zijnde wachthaven langs het Albertkanaal in Wijnegem zal over een walstroominstallatie beschikken. DS onderzoekt in overleg met de sector de uitbouw van walstroomfaciliteiten voor de binnenvaart op andere locaties.

Te realiseren 2011

Op basis van de bevindingen en de mogelijke doorbraakpistes die voortvloeien uit het colloquium zullen mijn diensten na aftoetsing met de markt beleidsadviezen uitwerken.

De waterwegbeheerders wensen in 2011 in uitvoering van het 3E convenant binnenvaart een kwaliteitslabel voor de binnenvaart uit te werken.

Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsstudie zullen de walstroomfaciliteiten aan de wachtkade te Wintam en op andere locaties voorzien worden.

1.4.5. Milieuvriendelijk transport opleggen/stimuleren a.d.h.v. vergunningenbeleid

Omdat de waterweg mogelijkheden biedt voor het vervoer van “nieuwe”goederensoorten zoals afval, is het belangrijk om bij de vergunningverlening en inplanting van bijvoorbeeld nieuwe afvalverwerkingsinstallaties maar ook van andere grondstofintensieve bedrijvigheid rekening te houden met mogelijke transportmodi voor de aan- en afvoer van afvalstoffen.

Realisaties 2010

W&Z heeft in 2010 samen met de intercommunales uit Vlaams Brabant en de provincie nagegaan hoe de modal shift naar de waterweg in de praktijk mogelijk is.

In de Antwerpse Kempen is het netwerk van overslagpunten voor huishoudelijk afval voltooid. DS heeft samen met de betrokken intercommunale het transport van huishoudelijk afval via de binnenvaart logistiek voorbereid.

Daarnaast hebben de waterwegbeheerders in het kader van het in herziening zijnde oppervlaktedelfstoffenbeleid, het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, de in afwerking zijnde tweede waterbeleidsnota en in een aantal ruimtelijke afbakenings- en uitvoeringsprocessen de mogelijkheden van het gebruik van de waterweg maximaal onder de aandacht gebracht vanuit een multidisciplinaire en duurzame benadering.

Te realiseren 2011

Nadat de vermelde beleidsplannen herzien zijn zal gefocust worden op de praktische uitvoering ervan vanuit een integrale mobiliteitsvisie. Dit kan gebeuren door, naast het beleidsoverleg, ook een permanent intern operationeel overleg te ontwikkelen tussen de waterwegbeheerders en de wegbeheerder en het ontwikkelen van een permanent overleg met de ruimtelijke en ecologische operationele actoren. De gemeenschappelijke waarden van duurzame bereikbaarheid kunnen zo gedeeld en in de praktijk gebracht worden.

In overleg met de minister bevoegd voor het leefmilieu en minister bevoegd voor ruimtelijke ordening zal ik nagaan hoe we milieuvriendelijk transport kunnen stimuleren of opleggen door middel van het vergunningenbeleid. Bijzondere aandacht zal hierbij gaan naar een optimale afstemming tussen het mobiliteitsprofiel van bedrijventerreinen en dat van de te vergunnen bedrijven.

1.5. Efficiënte en kostenbewuste overheid

1.5.1. Een toekomstgericht mobiliteitsbeleid

Een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen als integratie- en toetsingskader

Eén van de doelstellingen van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (het Mobiliteitsdecreet) is te komen tot een coherente vorm van beleidsplanning die een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen moet ondersteunen. Hiertoe werden al bij decreet de richting van de mobiliteitsontwikkeling vastgelegd (in de vorm van vijf strategische doelstellingen) als de wijze waarop men deze doelstellingen dient te realiseren (nl. via het STOP-principe en het participatiebeginsel).Voor de concrete doorvertaling of operationalisering van deze lange termijndoelstellingen op korte (10 jaar) en middellange (20 jaar) termijn verwijst het Mobiliteitsdecreet naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit beleidsplan expliciteert in hoofdlijnen wat de langetermijnvisie is op een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Hiernaast heeft het plan tot doel om enerzijds als beleidskader te fungeren voor beleidsbeslissingen op het gebied van mobiliteit (om zo samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van deze beslissingen) en anderzijds de afstemming mogelijk te maken tussen het mobiliteitsbeleid en de aanverwante beleidsdomeinen.

Realisaties 2010

Sinds medio 2009 is het nieuwe Mobiliteitsplan – binnen het departement MOW - inhoudelijk voorbereid geworden via 2 complementaire studieopdrachten.

Het goedgekeurde besluit van de Vlaamse Regering geeft gevolg aan de verplichting tot opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen door enerzijds de samenstelling van een gewestelijke planningscommissie en anderzijds de invulling van het participatietraject.

De gewestelijke planningscommissie wordt samengesteld uit zowel de leidinggevende ambtenaren van het beleidsdomein MOW als de leidinggevende ambtenaren uit de voor het mobiliteitsbeleid relevante beleidsdomeinen. Het toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen is immers niet alleen het beleidskader voor het eigen beleidsdomein maar dient ook het integratiekader te zijn voor de afstemming met de andere beleidsdomeinen. In het bijzonder is een stroomlijning van het beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en natuur, maar ook financiën (prijsmaatregelen) hierbij belangrijk.

Te realiseren 2011

Conform het mobiliteitsdecreet zal een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen opgemaakt worden door de gewestelijke planningscommissie. Ten behoeve van dit plan wordt een publieke consultatie georganiseerd en een openbaar onderzoek. De strategische adviesraden zullen nauw betrokken worden bij de opmaak van dit plan. Om ook jongeren en hun verenigingen te betrekken bij het mobiliteitsplan Vlaanderen zal het ontwerp ook overgemaakt worden aan de Jeugdraad voor advies.

Een mobiliteitsbeleid gericht op kennisopbouw en beleidsmonitoring

Realisaties 2010

De belangrijkste indicatoren waarover we beschikken zijn terug te vinden in drie publicaties die op jaarbasis worden gepubliceerd, namelijk de ‘Vlaamse Regionale Indicatoren – VRIND’ opgemaakt door de Studiedienst van de Vlaamse Regering, het “indicatorenboek duurzaam goederenvervoer in

Vlaanderen"opgemaakt door het steunpunt Goederenstromen en het onderzoek "Verplaatsingsgedrag Vlaanderen" opgemaakt door het departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Voor wat de publicatie "VRIND" van de Studiedienst van de Vlaamse Regering betreft, zijn de indicatoren die hierin zijn opgenomen, gekoppeld aan de vijf strategische doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en de voor het mobiliteitsbeleid belangrijkste kerncijfers. De data zijn afkomstig van diverse en zeer uiteenlopende bronnen. De studiedienst van de Vlaamse Regering stelt deze indicatoren ook digitaal beschikbaar op hun website met als link http://www4.vlaanderen.be/dar/svr/Cijfers/Pages/Excel.aspx. De dataset op de website bevat ook hier een aantal kerncijfers en een aantal indicatoren die duidelijk zijn gelinkt aan de strategische doelstellingen van het mobiliteitsbeleid.

In het indicatorenboek 'duurzaam goederenvervoer in Vlaanderen' uitgebracht door het steunpunt goederenstromen, wordt dieper ingezoomd op het goederenvervoer. De belangrijkste topics waarrond

indicatoren worden verzameld, zijn de "vervoersprestaties van de verschillende modi", "het belang van de vervoersector in de Vlaamse economie", de "Zee- en luchthavens: poorten op Europa en de wereld", de "Externaliteiten" en rond "Capaciteitsopbouw en –benutting". Het rapport en de diverse indicatoren zijn terug te vinden op de link http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=.GOEDERENSTROMEN&n=67819.

Ook hier zijn de gebruikte indicatoren beschikbaar op de website. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) gaat nader in op de ontwikkeling van de personenmobiliteit in Vlaanderen. Aan de hand van verschillende kengetallen worden de verplaatsingen van de Vlamingen beschreven. Gegevens met betrekking tot het verplaatsen kunnen worden onderverdeeld naar aantal verplaatsingen, afstand en tijdsduur van de verplaatsing, motief van verplaatsen en voertuiggebruik. De data die in het kader van het onderzoek verplaatsingsgedrag worden verzameld, worden uitgebracht in een jaarlijkse publicatie door het departement MOW, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Alle data zijn beschikbaar op de website www.mobielvlaanderen.be/cijfers.

<u>Te realiseren 2011</u>

De gegevens die gepubliceerd werden in de loop van 2009-2010 zullen de komende maanden opnieuw op de gebruikelijke wijze gepubliceerd worden.

Verder worden in kader van de nieuwe beheersovereenkomsten afspraken gemaakt rond bijkomende dataverzameling. Zo zal in de nieuwe beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de V.V.M. De Lijn een aantal indicatoren die door de benchmarkstudie openbaar vervoer 2009 werden aangehaald, worden opgenomen de nieuwe beheersovereenkomst die moet voldoen aan het model en de vereisten van de zogenaamde "tweede generatie" beheersovereenkomsten in Vlaanderen. Ook voor de andere beheersovereenkomsten worden afspraken gemaakt ten aanzien van het monitoren. Voor zover nu reeds mogelijk wordt de koppeling gemaakt tussen deze indicatoren en het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De verdere ontwikkeling van mobiliteitsindicatoren is gekoppeld aan de opmaak van het nieuw ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierin worden de beleidsprioriteiten voor de toekomst vastgelegd. Het zijn dan ook deze prioriteiten die in eerste instantie dienen te worden gemonitord.

Een eerste indicatorenrapport zal worden opgemaakt dat gelinkt is aan de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en dit voor wat de personenmobiliteit betreft. Het Steunpunt Verkeersveiligheid zal daarbij instaan voor de indicatoren inzake verkeersveiligheid. Dit rapport zal doorgaan als eerste nulmeting en zal gevoegd worden bij het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen; Het zal samen met het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aan het Vlaams Parlement voor bespreking worden overgemaakt (in 2012).

Met het steunpunt Goederenstromen zal nagegaan worden op welke wijze het huidige indicatorenrapport kan gelinkt worden aan de monitoring van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Naar de toekomst toe zouden beide documenten best in één monitoringrapport versmelten dat kan dienen voor de opvolging van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en op basis waarvan afspraken kunnen gemaakt worden naar de verdere ontwikkeling van indicatoren noodzakelijk voor de monitoring van het mobiliteitsbeleid.

In overleg met alle betrokken actoren geven we het mobiliteitsbeleid vorm

Realisaties 2010

Het "Besluit van de Vlaamse Regering tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de Gewestelijke Planningscommissie" werd goedgekeurd. Dit besluit geeft uitvoering aan de artikelen 11, 12 en 14van het decreet van 20 maart 2009 (mobiliteitsdecreet) dat de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen regelt. Deze artikelen voorzien dat de Vlaamse Regering een participatietraject vastlegt, een planningscommissie aanstelt, alsook de nadere regels voorziet voor de samenstelling, werking en opdracht van deze commissie.

Het participatietraject dat werd uitgetekend bestaat uit twee fasen. De eerste fase bestaat uit een publieke consultatie die betrekking heeft op de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Het doel van deze publieke consultatie is om kennis te verwerven over de diversiteit aan overtuigingen, opvattingen, waarderingen (gewicht) en gezichtspunten die leven bij de brede bevolking. In een tweede fase zal een openbaar onderzoek over het actieplan voor de komende 10 jaar worden georganiseerd. De strategische adviesraden zullen nauw betrokken worden bij de opmaak van dit plan.

Te realiseren 2011

Het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen zal worden opgemaakt door de planningscommissie, waarover vervolgens een publieke consultatie zal gehouden worden.

Voor wat het participatietraject betreft is er gekozen voor een zo ruim mogelijke betrokkenheid van alle geledingen van de bevolking en dit in een zo vroeg mogelijke fase van het beleidsproces. Het participatietraject bestaat dan ook uit twee fases. De eerste fase bestaat uit een publieke consultatie die betrekking heeft op de probleemformulering en de keuze van mogelijke oplossingsrichtingen. Omwille van de rechtszekerheid van de burgers stelt de Memorie van Toelichting bij het Mobiliteitsdecreet dat het belangrijk is een ruime bekendheid te geven aan het participatietraject zodat duidelijk is hoe de consultaties en de inspraak van de bevolking zullen verlopen en volgens welke modaliteiten. De voorkeur gaat hierbij uit naar laagdrempelige kanalen en een adequate informatieverstrekking. Er zal ook maximaal aansluiting gezocht worden bij op dat moment lopende initiatieven (congressen, studiedagen, enz.) en dit om tot een zo groot mogelijke bekendheid en betrokkenheid te komen.

Indien nodig zullen tijdens de publieksconsultatie gerichte adviezen ingewonnen worden om tot een goede beleidsafstemming te komen. Gelet op de samenstelling van de MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen) zal op geregelde tijdstippen tussentijds advies gevraagd worden aan deze strategische adviesraad, zodat het maatschappelijk middenveld maximaal wordt betrokken bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De MORA zal op die manier ook betrokken zijn bij de ontwikkeling van de mobiliteitsindicatoren. Ook de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en de VVSG evenals de Saro en Mina-raad zullen actief betrokken worden in dit participatietraject.

In 2012, tijdens de tweede fase, zal het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen onderworpen worden aan een openbaar onderzoek. Hierbij zal de aandacht vooral gaan naar het voorstel van actieplan voor de korte termijn (10 jaar). Ook zullen dan de adviezen worden gevraagd van de strategische adviesraden.

Het is evident dat de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement zal betrokken worden in het participatietraject.

1.5.2. Beheersovereenkomsten

De nieuwe beheersovereenkomsten voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken worden in 2010 afgewerkt en gaan volgens planning in op 1 januari 2011. Naast de vertaling van de beleidsprioriteiten uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, het Mobiliteitsplan Vlaanderen, Vlaanderen in Actie en het Pact 2020, zullen deze beheersovereenkomsten aandacht besteden aan een doorgedreven organisatie- en integriteitsbeleid voor de agentschappen.

De nieuwe beheersovereenkomst zal voldoen aan de voorwaarden vermeld in de resolutie van het Vlaamse parlement betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. Deze werd op 8 juli 2010 in de plenaire vergadering goedgekeurd.Inhoudelijk sluit de beheersovereenkomst aan bij de economische en maatschappelijke realiteit, de decretale opdrachten van De Lijn worden erin geactualiseerd.

In het najaar van 2010 finaliseren we het ontwerp van beheersovereenkomst om van start te kunnen gaan op 1 januari 2011 en lopen tot 31 december 2015.

Met het departement worden, dit maal via een managementovereenkomst, gelijkaardige afspraken vastgelegd.

Met de op termijn op terichten Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen voor de regionale luchthavens (zie hoofdstuk 2.2.3) zullen op termijn eveneens beheersovereenkomsten worden afgesloten.

1.5.3. De regelgeving voor de realisatie van infrastructuurwerken wordt vereenvoudigd

Algemeen

Om de versnelling van belangrijke investeringsprojecten te kunnen realiseren worden de processen en procedures hertekend. Hierbij wordt uitgegaan van een aantal belangrijke principes die voortbouwen op de aanbevelingen van de commissies Berx en Sauwens. De focus ligt hierbij niet enkel op het versnellen van deze processen, maar minstens evenzeer op de kwaliteit ervan. Het zal hier gaan om een participatief proces, dat zowel andere administraties en besturen als het middenveld en het ruime publiek betrekt en dit steeds op maat van de doelgroep.

We onderzoeken in eerste orde de verbetervoorstellen van de commissies Berx en Sauwens die geen wijziging van de regelgeving behoeven. Zo gaan we o.a. na hoe, binnnen de bestaande regelgeving, de plan-MER- en RUP-procedures beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

Recent werden met het besluit “kleine wijzigingen van algemeen belang” (24/07/2009), de herziening het uitvoeringsbesluit van 14 april 2000 (16/07/2010) betreffende vrijstelling van stedenbouwkundige vergunningen en de bepaling inzake de projectvergadering in de codex Ruimtelijke Ordening nieuwe mogelijkheden gecreëerd om de plannings- en vergunningsprocedures sneller te laten verlopen. We zorgen er voor dat deze mogelijkheden maximaal worden toegepast.

Voor besluitvormingsprocessen die gedreven worden door de wens tot realisatie van een project of de oplossing van een specifiek probleem en waarvoor een bestemmingswijziging vereist is, is in de klassieke aanpak vaak een plan-MER, een RUP, een project-MER en meerdere vergunningen vereist.

Voor deze processen wordt een nieuwe meer procesmatige en meer geïntegreerde en dus snellere aanpak uitgewerkt die is gebaseerd op de aanbevelingen van de commissies Berx en Sauwens.

De uitgangspunten bij dergelijke aanpak gelden voor zowel projecten geïnitieerd door het Vlaamse, het provinciale als het gemeentelijke bestuursniveau als voor projecten die door private initiatiefnemers worden geïnitieerd. Het is bijgevolg mogelijk en wenselijk een aanpak uit te werken die voor elk van deze projectgedreven processen toepasbaar is. De zwaarte en duur van het te doorlopen proces zal daarbij uiteraard wel afhankelijk zijn van de complexiteit van het project.

Samengevat ziet de Vlaamse Regering een projctproces bestaande uit 5 processtappen : startbeslissing, voortraject, voorkeurbesluit, uitwerking, projectbesluit.

We onderzoeken tevens hoe deze nieuwe aanpak best regelgevend wordt gerealiseerd door wijzigingen aan de Codex RO, het milieuvergunningendecreet, het DABM, de onteigeningswetgeving(en) en sectorale wetgevingen dan wel via de uitwerking van een op zich staand afzonderlijk decretaal spoor.

Bij enkele pilootprojecten zullen nu reeds een aantal belangrijke principes kunnen worden toegepast die door de commissies Sauwens en Berx naar voor werden geschoven . Zo zal onder andere een startnota worden opgemaakt waarin onder andere een situatieschets (probleemafbakening, nut en noodzaak), de

randvoorwaarden,het breder (beleids)kader, de proces- en overlegstructuur, het participatietraject, afspraken tussen uitvoerders van de verschillende noodzakelijke onderzoeken, en een risico-analyse worden geformuleerd. Van bij de start van deze projecten zullen de Vlaamse administraties in de vooronderzoekfase samenwerken. Er zal veel aandacht worden besteed aan het bekomen van voldoende draagvlak. Hiertoe starten we van in een vroeg stadium het overleg met de betrokkenen. Voor deze projecten duiden we een projectleider en een stuurgroep aan.

Om de binnen het beleidsdomein beschikbare expertise inzake projectmanagement nog beter te kunnen aanspreken, ontwikkelen we een expertisedatabank voor projectleider. Tegen het einde van 2010 zal een eerste versie van deze databank beschikbaar zijn. In een eerste fase zullen alleen personen met expertise inzake het leiden van grote infrastructuurprojecten in de databank worden opgenomen. In een tweede fase kunnen alle personen die deel kunnen uitmaken van een multidisciplinair projectteam in deze databank worden opgenomen.

Onteigeningen

Nog dit jaar zal de Vlaamse overheid afspraken maken met de FOD Financiën over de ondersteuning die door onze diensten kan worden geboden aan de Aankoopcommissarissen. Zo gaan we na hoe we de huidige ondersteuning aan de Aankoopcommissarissen kunnen optimaliseren en uitbreiden.

We kunnen de Aankoopcommissarissen o.a. ondersteunen door landmeters-experten in te schakelen. Tegen het einde van het jaar maken we, in overleg met de FOD Financiën, een voorbeeldbestek voor het aantrekken van een landmeter-expert. Vervolgens zal de Vlaamse overheid overeenkomsten, in de vorm van bestelopdrachten, met landmeters-experten afsluiten.

Vrijstelling bosdecreet voor fietspaden

Ik zal samen met de minister bevoegd voor leefmilieu en natuur nagaan hoe we het bosdecreet kunnen aanpassen zodat de aanleg van fietspaden kan worden vereenvoudigd en versneld met behoud van het boscompensatieprincipe.

Een projectleider en een projectgroep voor grote infrastructuurprojecten

Realisaties 2010

AWV stelt voor de grote PPS-projecten van Via-Invest reeds enkele jaren een projectleider aan. Deze projectleider staat in voor de opvolging en coördinatie van de verschillende stappen in de te doorlopen processen vanaf de voorbereidingsfase tot de realisatie van het project. Hij/zij zorgt voor het goede verloop van de conceptuele uitwerking van het project, de opmaak van de ontwerpstudie parallel met de procedures, de aanbestedingsprocedure, de controle bij de uitvoering en de evaluatie achteraf. Voor elk van deze projecten is er tijdens de periode voorafgaand aan de aanbesteding een Managementcomité ingericht dat 3-maandelijks of in functie van de noodzaak samenkomt. De taak van dit Managementcomité is de procesvoortgang bewaken, zowel naar timing als naar financiële impact toe. Beslissingen met een belangrijke impact op deze facetten worden dan ook genomen op dit niveau. Om te kunnen sturen zijn de verschillende betrokken beleidsdomeinen (o.a. LNE, ARP, ANB, Vlaamse Bouwmeester, …) naast het departement MOW vertegenwoordigd in dit Managementcomité. Voor elke fase worden structuren opgezet teneinde de opvolging zo goed als mogelijk te garanderen met de middelen en mensen die ter beschikking zijn.

Voor de uitwerking van de tunneloplossing voor de Oosterweelverbinding werd, op basis van de binnen de administratie aanwezige expertise, een projectleider aangesteld en werden duidelijke afspraken gemaakt inzake rapportering en aansturing. Op deze manier konden in dit complexe dossier binnen de vooropgestelde timing de beoogde resultaten worden bereikt.

Te realiseren 2011

De opvolging van dergelijke grootschalige projecten vergt de extra inzet van personeel. Eén centrale projectleider die bij voorkeur gekozen wordt binnen de eigen organisatie en inhoudelijk het dossier volgt tijdens heel het traject blijft aangewezen, maar teneinde dit efficiënt te laten verlopen is ondersteuning door een intern team noodzakelijk.

Voor zeer omvangrijke en belangrijke projecten kan een externe projectleider aangesteld door de Vlaamse Overheid kan ook nuttig zijn. Voor deze projecten zullen de projectleider en de leden van het projectteam een duidelijk mandaat krijgen en zullen duidelijke afspraken worden gemaakt voor de opvolging en de aansturing.

1.5.4. Mobiliteit tegen de juiste prijs

Slimme kilometerheffing

Realisaties 2010

In navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering van februari 2010 werd enerzijds een politiek bestuurscomité opgericht onder mijn leiding, en anderzijds een ambtelijk coördinatieplatform “Duurzame Mobiliteit”.

Binnen dit organisatorisch kader dienen de toegewezen projecten, tot realisatie gebracht worden. De vier toegewezen projecten omvatten de kilometerheffing, de hervorming verkeersbelasting, de vergroening BIV via bonus – malus en de eigen inning van verkeersbelasting.

In het voorjaar van 2010 werden de uitgangspunten van de vroegere beslissingen van de Vlaamse Regering, voornamelijk voor de ‘slimme kilometerheffing’, tegen het licht gehouden. Hierop verder bouwend, werden de meer concrete conceptdefinitie voor een slimme kilometerheffing voor vrachtverkeer in Vlaanderen geformuleerd. De beleidsmatige basisbeginselen gaan er van uit dat de kilometerheffing zal worden geïmplementeerd als een DBFMO-constructie. Het tarief wordt berekend op basis van afgelegde afstand en afhankelijk van tijdstip, locatie, rijrichting en statische voertuigkenmerken, teneinde een milieu-component mee te nemen. De kilometerheffing zal van toepassing zijn op zowel binnen- als buitenlandse lichte en zware vrachtwagens (vanaf 3,5 ton maximaal toegelaten massa). Er wordt voluit gekozen voor een hoogtechnologisch systeem, gebaseerd op GNSS plaatsbepaling. Daarnaast wordt tevens een secundair systeem als tweede spoor ontwikkeld. De Vlaamse Regering nam in juli kennis van deze uitgangspunten.

Tegelijkertijd keurde de Vlaamse Regering het bestek goed voor de aanduiding van een consultant die het Bestuurlijk Coördinatieplatform zal begeleiden bij de aanduiding van een service-provider voor de invoering van de kilometerheffing. Conform het DBFMO-traject zal deze private partner in opdracht van de overheid een systeem dienen te ontwerpen dat voldoet aan deze basisbeginselen, waarbij de Vlaamse overheid o.a. de concrete hoogte en differentiatie in de tariefzetting verder kan specificeren. De conceptdefinitie houdt, conform de beleidsnota MOW 2009-2014 en het Regeerakkoord 2009-2014, rekening met de streefdatum voor de invoering van de “slimme kilometerheffing” in 2013.

Er wordt ondertussen verder overleg gepleegd met het Brussels en Waals Gewest, waarbij een gezamenlijke invoering van een heffingssysteem beoogd wordt.

Ook wil Vlaanderen, tesamen met de overige gewesten, het Belgische voorzitterschap optimaal ondersteunen bij de agendering en besprekingen met betrekking tot de mogelijke herziening van de zogenaamde “Eurovignetrichtlijn”. Deze herziening focust op de aanrekening van externe kosten en de mogelijkheden tot aanwending van de opbrengsten.

Te realiseren 2011

Na validatie van de conceptdefinitie voor de kilometerheffing werkt het ambtelijk coördinatieplatform “Duurzame Mobiliteit” een concreet projectmanagement uit. Het overleg met de overige gewesten wordt verder gevoerd. Conform de uitgezette tijdslijn dient de aanbestedingsfase en de eerste selectie van inschrijvers tegen eind 2011 gerealiseerd te zijn.

Afhankelijk van een mogelijke gezamenlijke invoering met overige Belgische gewesten of met buurlanden kan de vooropgestelde tijdslijn bijgesteld worden.

Verkeersbelasting op basis van de milieuprestaties van voertuig

Het ambtelijk coördinatieplatform "Duurzame Mobiliteit" volgt eveneens de hervorming verkeersbelasting, en de vergroening van de BIV op.

De Vlaamse Regering heeft op 10 juli 2008 beslist de inning van de verkeersbelasting, zijnde de verkeersbelasting, de belasting op in verkeerstelling en het eurovignet, in eigen beheer over te nemen. Tot nu toe wordt de inning door federaal personeel verzorgd. Vanaf 1 januari 2011 zal de inning in eigen beheer gebeuren.

Na de overname van de verkeersbelastingen kan dan een geleidelijk een meer fundamentele wijziging worden doorgevoerd, waarbij de fiscale PK kan worden vervangen door een milieugerelateerde graadmeter zonder dat dit leidt tot minderinkomsten. De Vlaamse Regering besliste daarom op 12 februari laatsleden tot de oprichting van enerzijds een politiek bestuurscomité onder mijn leiding en anderzijds een ambtelijk coördinatiecomité bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende betrokken departementen.

In uitvoering van deze beslissing wordt de hervorming van de BIV verder uitgewerkt. Via een bonus-malus systeem worden milieuvriendelijke voertuigen bevorderd.

1.5.5. Efficiënte inzet van het overheidsapparaat en het vervoerssysteem:

De werking van de mobiliteitsconvenants optimaliseren

Realisaties 2010

In de periode 2009-2010 ligt de nadruk vooral op de evaluatie en bijsturing van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Begin juni 2010 hadden 304 (=99%) op 308 gemeenten een moederconvenant afgesloten en 299 (= 98%) steden en gemeenten bezitten een eerste conform verklaard mobiliteitsplan.

Voor 257 gemeenten (= 86%) is dat mobiliteitsplan vijf jaar of ouder. 218 van deze 257 gemeenten rondden al de sneltoets af, dat is 86%. Daarbovenop deden nog 6 gemeenten met een mobiliteitsplan van nog geen vijf jaar oud de sneltoets om tot een bijsturing van hun mobiliteitsplan te kunnen overgaan. Bij de sneltoets kwamen tot nu de meeste gemeenten (74%) uit op spoor 2: verbreden en verdiepen van het bestaande mobiliteitsplan. Een minderheid begint met een volledige procedure voor de vernieuwing van het mobiliteitsplan gebaseerd op een te vernieuwen beleidsscenario. 45 gemeenten bevestigden hun mobiliteitsplan en beperkten zich tot de actualisatie van het actieprogramma. 21 van deze gemeenten beschikken op deze manier reeds over een tweede generatie mobiliteitsplan.

Op 20 maart 2009 werd het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid afgekondigd. T.a.v. het gemeentelijk mobiliteitsbeleid betekent dit dat de strategische doelstellingen van het mobiliteitsplan worden gekoppeld aan deze op het gewestelijk niveau (met name het Mobiliteitsplan Vlaanderen in opmaak). Daarnaast voert het decreet als algemeen geldend principe binnen het mobiliteitsbeleid naast het STOP-principe ook het participatiebeginsel in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid. Ook in de steden en gemeenten waar het planpoces al liep, zijn initiatieven genomen om aan het participatiebeginsel tegemoet te komen.

In 2009 werden 135 modules afgesloten. 27% hiervan zijn modules m.b.t. het openbaar vervoer. Sinds de wijzigingen van de moduleteksten in 2007 is het standaard dat de drie verschillende openbare vervoersmodules worden gecombineerd. Het betreft hier 12 koepelmodules waarin doorstromingsmaatregelen werden gekoppeld in combinatie met aanbodwijzigingen en de bijhorende informatieverstrekking.

Gezien het belang van het bijsturingsproces van het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn ook een hoog aantal (19%) modules 1 afgesloten.

16% van de afgesloten modules zijn module 13-projecten. De opmaak en uitvoering van de module 13-projecten werden het afgelopen jaar grondig geëvalueerd in functie van hun bijdrage in de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (zie 2.1.2).

Ook de implementatie van verlichtingsprojecten via de module 4, dikwijls in combinatie met infrastructuurprojecten, scoort hoog.

De Task force mobiliteitsconvenant heeft een eerste ontwerp van jaarlijks evaluatieverslag overgemaakt.Dat verslag bevat een aantal eerste aanbevelingen en voorstellen om het instrumentarium van het mobiliteitsconvenant bij te stellen en te optimaliseren. Zij zijn gericht op:

- het verduidelijken en bevestigen van de gedeelde verantwoordelijkheid als basisprincipe van het mobiliteitsconvenant
- het beter plannen van projecten
- het versnellen van de doorlooptijd van projecten
- het verbeteren en vereenvoudigen van de werking van GBC en PAC
- het verbeteren en vereenvoudigen van de moduleteksten
- het breder toepassen van evaluaties
- het implementeren van het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid
- werk maken van klantgerichtheid met het oog op verminderen van de administratieve overlast voor de lokale besturen.

In uitvoering van ‘het beter plannen van projecten’ is er een vernieuwde aanpak voor fietsprojecten uitgewerkt. Concreet voor fietsmodules werd in het kader van het meerjareninvesteringsprogramma voor fietspaden de mogelijkheid gecreëerd om soepeler om te gaan met de budgettaire middelen. Hier werd de mogelijkheid gecreëerd om binnen de krijtlijnen van de “virtuele fietspot”, de middelen soepel in te zetten, namelijk daar waar zich concrete projecten aandienen. De uitvoering van fietspaden langs gewestwegen zal opnieuw meer onder regie van AWV gebeuren.

Te realiseren 2011

Bij de jaarlijkse evaluatie van het mobiliteitsconvenant zijn een aantal hiaten gedetecteerd betreffende het wettelijk en reglementair kader van dit decreet en in relatie met het recente decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid. Dit zorgt op vandaag voor een vertragende factor in de werking van het mobiliteitsconvenant. Er zal worden gestart met de uitwerking van een volwaardig decretaal en reglementair kader die de uitvoering en onderlinge afstemming van beide decreten regelt. Tegelijkertijd moet hierbij aandacht worden besteed aan de basiselementen die de stroomlijning en vereenvoudiging van procedures mogelijk maken. Goedgekeurde verbetervoorstellen worden waar mogelijk en noodzakelijk mee opgenomen.

Een volledig overzicht van het gewenst wettelijk en reglementair kader dient zo snel mogelijk gekend te zijn, waarna de uitwerking en implementering ervan zo snel mogelijk gerealiseerd wordt.

Scheepvaartdecreet: bevoegdheden regionaliseren voor een beter beheer

Een goed en transparant regelgevend kader kan de aantrekkelijkheid van de binnenvaart ondersteunen. Daarom zal er gewerkt worden aan het scheepvaartdecreet dat de minimale decretale grondslag voor de Vlaamse binnenvaartwetgeving vormt . Vlaanderen zal de bestaande verouderde regelgeving moderniseren, zo veel mogelijk vereenvoudigen en de vaarregels in overeenstemming brengen met de internationale aanbevelingen.

Realisaties 2010

In 2010 werden de nodige voorbereidingen getroffen om externe juridische ondersteuning te krijgen om het scheepvaartdecreet te schrijven.

Te realiseren 2011
In 2011 zal het projectteam een ontwerp van decreet met bijhorende uitvoeringsbesluiten uitwerken.

Wegendecreet

Met het wegendecreet moet een éénduidig decretaal kader worden gecreëerd voor bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes.

Realisaties 2010

De beleidsnota MOW 2009-2014 drukt het engagement uit om een eenduidig decretaal kader op te maken waarin bepaalde wegnormen en inrichtingsprincipes worden vastgesteld. Daarbij wordt impliciet verwezen naar een "Wegendecreet". Hierbij wordt gestreefd naar een globale decretale verankering en naar een actualisering van de bestaande regelgeving. Een invulling van het "Wegendecreet" zou niet alleen voor de wegbeheerder meer duidelijkheid en rechtszekerheid bieden, maar ook voor de overige betrokken partijen, zoals de omwonenden. In het najaar van 2009 en in 2010 werd gestart met het onderzoek naar de reikwijdte en de mogelijke inhoud van een "Wegendecreet". Daarbij werd een analyse van de bestaande, mogelijks verouderde regelgeving uitgevoerd en werden gedefinieerd.

Te realiseren 2011

In 2011 moet de analysefase voltooid zijn en kan gestart worden met het opstellen van een eerste aanzet tot een decreet. Deze timing zou ons in staat moeten kunnen stellen om nog tijdens deze legislatuur het volledige wetgevende traject voor het "Wegendecreet" te doorlopen. Dit zal in overleg dienen te gebeuren met andere betrokken partijen (zowel intern als extern aan de Vlaamse overheid) en gelijklopende initiatieven als een mogelijk investeringsdecreet.

Staatshervorming

Federale staatshervorming

Inzake staatshervorming dringen wij aan op een homogenisering en coherentie van de verkeers-, binnenvaart- en maritieme reglementering. Dit houdt in dat wij er over waken dat bij de overheveling van bijkomende bevoegdheden een verdere versnippering wordt vermeden en dat zowel de normering, het toezicht als de handhaving eenduidig vanuit de Vlaamse overheid kan worden aangestuurd. De mogelijke verruiming van de beleidsautonomie zal in de administratie worden voorbereid zodat een efficiënt organisatorisch kader ontstaat dat antwoord kan geven op de uitdagingen van morgen.

Aansluitend bij de beoogde materiële bevoegdheidsoverdracht wordt ook gepleit om de ermee samenhangende instrumentele of accessoire bevoegdheden te versterken zoals bvb. regionalisering van de onteigeningsprocedures, (de opbrengst van) het verkeersboetefonds, de inkomenscompensatievergoeding voor zelfstandigen die hinder ondervinden ten gevolge van werken op het openbaar domein of een betere vertegenwoordiging van Vlaanderen op vlak van mobiliteit in de Belgische en EU-besluitvorming.

Interne staatshervorming

Een consistent beleid inzake mobiliteit en openbare werken met zijn vele raakpunten met milieu en ruimtelijke ordening, situeert zich best op gewestelijk niveau. Nochtans kunnen bepaalde facetten van het beleid effectiever op het lokaal niveau gebeuren. Dit betekent dat er een eenduidige allocatie van bevoegdheden aan het gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel nodig is. In dit kader zullen onder de naam 'interne staatshervorming' een aantal taken geheroriënteerd worden.

Sinds het kerntakendebat in het kader van het kaderdecreet bestuurlijk beleid werden de provinciale bevoegdheden met een grondgebonden karakter al afgebouwd. Zo werden de provinciale wegen overgedragen naar het gewestelijk of gemeentelijk niveau. In overleg met de provincies zal een mobiliteitscharter opgesteld worden met een bijzondere aandacht voor het provinciaal fietsbeleid, het bedrijfsvervoermanagement, de mobiliteitseducatie en de coördinatie van het gebiedsgericht mobiliteitsbeleid. Verdere concretisering van de rol van de provincies in het fietsbeleid, de mobiliteitseducatie en de coördinatie van het gebiedsgericht mobiliteitsbeleid zal via nog op te stellen overeenkomsten bepaald worden. Daarmee wordt gestreefd naar een soepeler afhandeling van de dossiers. De huidige inhoudelijke controle via GBC en PAC blijft behouden.

Wat de indeling van de wegen betreft wordt de procedure vereenvoudigd. Zo zal het advies van de provincie niet langer nodig zijn voor de indeling als gewestweg sinds de provincie zelf geen wegbeheerder meer is. Bovendien gebeurt de wegencategorisering gebeurt zowel in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan als in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Interne afstemming over deze wegencategorisering wordt verzekerd in de procedure tot opmaak van deze respectieve documenten. Deze kleine procedurewijziging houdt een wijziging in van artikel 192 van het Gemeentedecreet van 5 juli 2005.

1.5.6. Mobiliteit en het verenigingsleven

Realisaties 2010

Het middenveld wordt ondersteund om aandacht te hebben voor verkeersveiligheid. Er wordt uitgegaan van de kracht van verenigingen in gedragsverandering, mobilisatie en innovatie. Verkeersveiligheid leeft sterk binnen bepaalde verenigingen op lokaal niveau. Er liggen kansen en mogelijkheden om de verontwaardiging of bezorgdheid rond verkeersonveiligheid om te buigen naar een engagement en gedragsverandering rond verkeersveiligheid. Het middenveld moet de ruimte krijgen haar eigen projecten en processen (in samenwerking) te ontwikkelen en te bestendigen. Dat het verenigingsleven – bijgestaan door lokale mobiliteitsactoren - deze rol wil en kàn opnemen, bewees ze in 2009 al in het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid.

Op basis van de kennis verworven door de Verenigingen voor Verkeersveiligheid worden in 2010 ondersteunende maatregelen aangeboden, zoals een website met good practices die kunnen overgenomen worden door andere lokale verenigingen en vormingsmomenten..

Te realiseren 2011

In 2011 zal verder nagegaan worden of en hoe een fonds kan gecreëerd worden ter ondersteuning van de lokale initiatieven. Parallel wordt nagegaan hoe gemeentes aangemoedigd kunnen worden om verkeersveiligheidprojecten van bewoners en van lokale verenigingen te subsidiëren aan de hand van de mogelijkheden van module 15 van het mobiliteitsconvenant.

1.5.7. Gelijke kansen

In het Vlaamse gelijkekansenbeleid wordt sinds 2005 gewerkt met de opencoördinatiemethode (OCM) voor het integreren van een gelijkekansenperspectief in elk Vlaams bevoegdheidsdomein. Essentieel aan deze werkwijze is dat verschillende actoren (in casu de leden van de Vlaamse Regering) gezamenlijk doelstellingen afspreken, waarna elk van hen verantwoordelijk is voor de realisatie ervan binnen het eigen bevoegdheidsdomein. Deze werkwijze is verankerd via het decreet houdende een kader voor het Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid van 10 juli 2008.

Realisaties 2010

Op 9 juli 2010 werd door de Vlaamse Regering een nieuw doelstellingenkader bepaald m.b.t. de thema's gender, seksuele identiteit en fysieke toegankelijkheid. Dit doelstellingenkader heeft als looptijd 2010-2014. Wat mijn bevoegdheid betreft, engageerde ik mij dat de hierin vermelde operationele doelstellingen worden uitgevoerd.

Te realiseren 2011

Wat betreft de toegankelijkheids- en mobiliteitsnoden worden de operationele doelstellingen uit het OCM geïncorporeerd in hoofdstuk 1.2. van deze beleidsbrief.

De operationele doelstellingen rond evenwichtige participatie van mannen en vrouwen in zichtbare functies en het bevorderen van genuanceerde en niet-stereotyperende beeldvorming in communicatie-initiatieven vanuit het beleidsdomein vormen een continu aandachtspunt binnen de instellingen van het beleidsdomein.

Ook werk ik mee aan het bepalen van een OCM-doelstellingenkader m.b.t. de thema’s handicap en toegankelijkheid van informatie. Dat doelstellingenkader zal voor het jaareinde 2010 door de Vlaamse Regering worden vastgelegd.

2. EEN KWALITATIEF HOOGSTAANDE EN GOED DOORDACHTE INFRASTRUCTUUR

2.1. De schakels van het vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen

2.1.1. Het wegennet onderhouden en gericht uitbreiden

Een goed onderhouden wegennet

Realisaties 2010

Het Agentschap Wegen en Verkeer richt zijn inspanningen op het beheer en onderhoud van gewest- en autosnelwegen. Wat het onderhoud betreft, hebben we ons tot doel gesteld om de achterstand op gebied van structureel onderhoud op autosnelwegen tijdens de komende legislatuur (2009-2014) weg te werken.

Om de bestaande onderhoudsachterstand op autosnelwegen weg te werken kiest AWV ervoor om hele trajecten aan te pakken i.p.v. ad hoc stuken weg te herstellen. Door het aanpakken van verschillende stukken weg in 1 keer kan er optimaal worden ingezet op het beperken van de hinder voor de weggebruiker. Voorbeelden daarvan zijn de aanpak van de E40 tussen Brussel en Leuven, de E17 ter hoogte van Kruishoutem en de A12 ten noorden van Antwerpen. Voor de periode 2010-2014 worden deze inspanningen over de provinciegrenzen heen verder gezet. Hierbij moet de timing en fasering van de verschillende werken op elkaar worden afgestemd om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken.

Bij het uitvoeren van de werken voor structureel onderhoud maakt AWV gebruik van duurzame types van wegverharding.

In oktober 2010 is de nieuwe versie 2.2 van het SB250 gelanceerd, waarbij heel wat bestekswijzigingen werden doorgevoerd die de kwaliteit van de werken ten goede komen.

Deze nieuwe onderhoudsstrategie van het Agentschap Wegen en Verkeer vertrekt van een tijdige interventie. Indien een grondige interventie noodzakelijk is, zullen de benodigde budgetten hiervoor zo snel mogelijk worden vrijgemaakt.

Naast de achterstand op gebied van structureel onderhoud heeft het Vlaamse wegennet de afgelopen winter ook veel winterschade opgelopen. Deze winterschade ontstaat door het bevriezen, en uitzetten, van het water in het asfalt. Hierdoor kan het asfalt op bepaalde locaties loskomen. Op het goedgekeurde investeringsprogramma 2010 is voor ongeveer 115,5 miljoen euro aan projecten voor structureel onderhoud opgenomen. Daarnaast is er voor 32 miljoen aan projecten structureel onderhoud voorzien op het reserveprogramma. Bij de begrotingscontrole werd bovendien een extra budget van 25 miljoen € vrijgemaakt voor het structureel onderhoud van de wegen.

Zowel op hoofdwegen (autosnelwegen) als op de primaire en secundaire wegen werd structureel onderhoud uitgevoerd, onder ander door het herstellen van de verharding. Deze projecten omvatten het structureel onderhoud van de rijweg, van de fietspaden, van de kunstwerken en van de beveiligingsconstructies.

Vanaf 2010 zal naast het rapport “Toestand van het wegennet” ook een tussentijds rapport opgemaakt worden betreffende de “Toestand van de Autosnelwegen”. Dit rapport zal verschijnen in hetzelfde jaar als de meting uitgevoerd worden. Hierdoor kan er bij de opmaak van het volgende investeringsprogramma rekening worden gehouden met de resultaten uit dit rapport en worden autosnelwegen in slechte toestand sneller aangepakt.

Te realiseren 2011

Om het onderhoud van gewest- en autosnelwegen planmatig aan te pakken zal een PMS (Pavement Management System) worden ontwikkeld. Dit systeem zal eerst worden uitgewerkt voor autosnelwegen, later volgt een versie voor gewestwegen. Het PMS zal aangeven wat de verwachte evolutie van de toestand

van de weg is in functie van mogelijke onderhoudsstrategieën en bepaalde budgetscenario's. Hierdoor kan het tijdstip voor een ingreep beter gepland worden.

De extra inspanningen om de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen weg te werken worden ook in 2011 verdergezet.

Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links

Realisaties 2010

Bij het wegwerken van de missing links in het Vlaamse wegennet wordt prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen reeds het verst gevorderd zijn. Tegen het einde van deze legislatuur zullen de werken voor het wegwerken van zes missing links aanbesteed of afgerond zijn. De plannen voor het wegwerken van een volgende reeks missing links zullen in de loop van deze legislatuur worden voorbereid, zodat tijens de volgende legislatuur met het voorbereiden van deze werken kan worden gestart.

Overzicht van de missing links waaraan gewerkt wordt:

- *Aanleggen van de verbindingsweg E19-luchthaven, missing link diabolo - Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem:* Het project omvat de heraanleg van de zone Bataviastraat/Leuvensesteenweg, de herinrichting van het kruispunt Leuvensesteenweg - Machelsesteenweg, de realisatie van een nieuw gescheiden en ongelijkgronds fietstracé tussen de N21 in Melsbroek, de fietsbrug over E19 en de aansluiting op de N211 in Machelen en de uitbreiding van bestaande op- en afrittencomplex nr. 12 aan de E19 in Machelen. Met deze werken kan het verkeer tussen de E19 en de N211 volledig conflictvrij geregeld worden.
  Deze werken zijn in uitvoering. De fietsbrug over de E19 in Machelen is afgewerkt.
- *Aanpassen van de verkeerswisselaar in Lummen:* In 2010 werden volgende werken uitgevoerd: de verbreding van twee bruggen, de aanleg van twee duikers, de aanleg van de rechtsafbewegingen van Leuven naar Hasselt en van Genk naar Antwerpen (uitvoering loopt door in 2011), de aanleg van twee tijdelijke noodbruggen. Twee bestaande bruggen over de E314 in de verkeerswisselaar werden afgebroken en vervangen door twee nieuwe bruggen die in oktober 2010 in dienst worden genomen.
- *De noord-zuidverbinding Kempen* (aanpassen complex 23 Geel-West en aanleg nieuwe weg N19g van Kasterlee naar Geel): Zowel de procedure voor het afsluiten van een overeenkomst voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud (DBM) als de procedure voor de financieringsovereenkomst, zijn lopende. De onderhandelingen met de kandidaat aannemersconsortia liepen in 2009 en 2010. Momenteel is de DBM-procedure in fase 'voorkeursbieder'. Er wordt naar gestreefd om beide gunningprocedures tegen eind 2010-begin 2011 (in functie van het bekomen van de bouwvergunning) af te ronden en de werken te kunnen straten in 2011, nadat het gekozen aannemersconsortium alle vergunningen bekomen heeft. Het bouwaanvraagdossier is ingediend in juli 2010. Ook de onteigeningsdossiers werden opgemaakt en er werd een ministerieel besluit bekomen eind juni 2010.
- *R4-Zuid:* Voor dit project werd de project-MER in juni 2009 goedgekeurd. In oktober 2009 werden de aanvragen voor de stedenbouwkundige vergunningen ingediend. De goedkeuringen van de verschillende vergunningen werden medio 2010 afgeleverd (de bouwvergunning voor de delen I, II, III, V en VI zijn afgeleverd op 2 augustus, die voor het deel IV (= nieuwe afrit E40 te Merelbeke) op 27 juli 2010. De meeste opmerkingen waren reeds gekend en zijn via TWB meegenomen, de resterende zaken kunnen ook nog meegenomen worden) In juni 2010 werden de twee consortia voor de DBM-overeenkomst en voor de financieringsovereenkomst geselecteerd. Tegen oktober 2010 wordt de BAFO verwacht. Daarna zal de aangepaste offerte geëvalueerd worden en in december 2010 op de RvB komen. Tegen begin 2011 gaat deze ter kennisgeving naar de Vlaamse Regering.
- *Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge:* Medio 2010 werd het referentieontwerp gefinaliseerd en werd een uitgewerkte draft van het bestek opgemaakt. Vervolgens gebeurde een afstemming van het bestek en het bijhorend referentieontwerp met de

interne en externe actoren via een dry-run. Alle opmerkingen worden verwerkt in een finale versie. Er was uitgebreid overleg met de betrokken actoren over onder andere de onderliggende wegen en de kunstwerken.

In mei 2010 werden de kandidaturen voor de DBFM-procedure (Design Build Finance and Maintain) ingediend. De selectie van de kandidaten is voorbereid en wordt in oktober 2010 samen met het bestek voorgelegd aan de Raad van Bestuur van nv Via-Invest. Voor het bestek aan de Vlaamse Regering kan worden voorgelegd, moet er uitsluitsel komen over de verhoging van de beschikbaarheidsvergoedingen.

De onteigeningsplannen zijn voorbereid. De Vlaamse Landmaatschappij zal landbouwgronden in de polders, vlakbij de kust aankopen. De aankoop van de gronden maakt deel uit van een aantal begeleidende maatregelen voor landbouwers, die door de geplande aanleg van de A11 gronden verliezen. Landbouwers die hun grond vrijwillig verkopen zullen een extra vergoeding krijgen en waar mogelijk zullen gronden geruild worden. Zo wordt de impact van het project voor de landbouwsector zoveel mogelijk beperkt.

- *N74 noord-zuidverbinding Limburg:* Op 5 februari 2010 werd het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering. Bij de principiële goedkeuring van de definitieve vaststelling van het GRUP zal het onteigeningsplan vastgesteld worden. Half 2010 is het kennisgevingdossier voor de project-MER ingediend bij de dienst Milieuefectrapportage. In mei 2010 werden de kandidatuurstelling voor de DBFM-procedure (Design Build Finance and Maintain) op basis van de selectieleidraad ingediend. De selectie van de kandidaten is voorbereid en wordt in het najaar 2010 samen met het bestek voorgelegd aan de Vlaamse Regering.
- *Omleiding van Ronse (N60):* De plan-MER procedure loopt momenteel. De ontwerptekst voor de plan-MER zal tegen november afgewerkt zijn en voorgelegd worden aan de dienst Milieueffectrapportage. Na de plan-MER moet in functie van het gekozen tracé een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) worden vastgesteld en zullen de milieueffecten van het project nog nader onderzocht worden in een project-MER. Eén van de twee overblijvende tracés wijkt af van de reservatie op het gewestplan. Indien voor het andere tracé gekozen wordt is geen GRUP nodig.
- *N31 Brugge – Zeebrugge:* In augustus 2010 is de uitvoering van de herinrichting van het kruispunt met de Koning Albert I Laan gestart. Hiermee wordt één van de 'gevaarlijke punten' op dit traject weggewerkt. Ook de voorbereidende werken (o.a. realisatie dienstwegen en ventwegen) voor de ondertunneling van de Legeweg zijn gestart in de zomer van 2010. De dossiers kruispunt Chartreuseweg en kruispunt Bevrijdingslaan zijn in voorbereiding. Verder is de studie over de technische en stedenbouwkundige haalbaarheid van de doortocht Lissewege opgestart.
- *A12 Boom-Brussel ombouwen tot autosnelweg:* Na schorsing van het GRUP door de Raad van State wordt momenteel een nieuwe plan-MER opgemaakt. Vooraf werd een nieuwe projectnota PAC uitgewerkt, met een quick scan van de haalbaarheid van de mogelijke alternatieven voor de ontsluiting van een bedrijf. Het nieuwe voorstel en de vervolgprocedures m.b.t. GRUP en MER werden afgestemd met de beleidsdomeinen RWO en LNE. Na goedkeuring van de dienstenopdrachten voor de ontwerpstudie en het MER kunnen beide studies van start gaan in september 2010. De opmaak van het MER zal 9 maanden in beslag nemen en de ontwerpstudie 16 maanden.
- *START – R0:* De richtlijnen voor het plan-MER van de R0 Zone Zaventem legden de opmaak van een mobiliteitsstudie voor de hele noordelijke R0 op. Deze mobiliteitsstudie zal als input dienen voor het plan-MER. De studie, die in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd opgmaakt, is in de zomer van 2010 afgerond. Op een plenaire vergadering zullen de conclusies uit de mobiliteitsstudie besproken en vastgelegd. Deze zullen nu als input dienen voor het plan-MER.
- *A8 – Omvorming tot autosnelweg te Halle:* De studieopdracht is gestart in het voorjaar van 2009 en is lopende. Er wordt ook gezorgd voor afstemming met het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Halle
- *N49 Westkapelle – Zelzate:* In het verleden werd een MER opgemaakt die bruikbaar is voor het traject Zelzate-Knokke. Voor de definitieve omvorming van de N49 tot autosnelweg moeeten volgens het streefbeeld en de goedgekeurde MER o.a. volgende elementen gerealiseerd worden: een

nieuwe brug over het Leopold- en het Schipdonkkanaal, de realisatie van twee onderdoorgangen in Lapscheure en Sint-Ria, bijkomende aanleg van ventwegen over een 5-tal km, vernieuwen van de bestaande verharding, realisatie van bochtverbeteringen over 1 km en realisatie van onderdoorgangen voor landbouwwegenis. Nu wordt onderzocht welke MER- en RUP-procedures moeten worden gevolgd voor de kruising van de N49 met de A11 in Lapscheure.

- *E40 Brussel Leuven - 4e rijstrook:* In de zomer van 2010 werd het structureel onderhoud op de E40 van Sterrebeek tot Bertem uitgevoerd. Daarnaast is voor de herinrichting met 4e rijstrook een project-MER opgestart. Momenteel loopt de mobiliteitsstudie die input zal leveren voor dit project-MER. Deze project-MER zal tegen oktober 2011 worden afgerond.
- *Aanleg A102:* In het kader van de voorbereiding van het Masterplan 2020 zijn twee varianten opgelijst: een geboorde weg- en spoortunnel én een gecombineerde weg- en spoortunnel aangelegd in open bouwput of met diepwanden. Voor dit project dienen alle noodzakelijke procedures nog doorlopen te worden. Infrabel startte de procedure voor de aanstelling van een MER-deskundige voor de spoorverbinding op. Er wordt onderzocht hoe het MER voor de A102 aan dit MER kan worden gekoppeld.
- *N8 Ieper – Veurne:* Er zal een project-MER studie (incl. optimalisatiestudie) aanbesteed worden in het najaar van 2010 volgens de consensus die hierover met de lokale partners werd bereikt. Daarnaast worden al een aantal onteigeningen, op verzoek van de bewoners, voorbereid en uitgevoerd..
- *R4-West:* In het RSV is de westelijke tangent van de R4, tussen E34 in Zelzate en E40 in Gent geselecteerd als primaire weg I met als hoofdfunctie het verbinden op Vlaams niveau. Er zijn 12 knooppunten gedefinieerd die nog aangepast moeten worden. Deze punten zullen stap voor stap weggewerkt worden in functie van de te doorlopen procedures en beschikbare middelen, waardoor de doorstroming op de R4-West geleidelijk verbeterd kan worden.
- *Oosterweelverbinding R1 Antwerpen:* De Vlaamse Regering besliste om de Ring rond Antwerpen te sluiten met 2 tunnels, één onder de Schelde met 2x3 rijstroken en één cut&cover tunnel met 4 keer 2 rijstroken en een pechstrook. Beide tunnels worden verbonden via het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen. Het project loopt tot de knoop ring-E313. Procedurieel dient dit beschouwd te worden als de voorkeursvariant die nu verder wordt uitgewerkt.

<u>Te realiseren 2011</u>

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt verder volgens het uitgezette tweesporenbeleid.

Overzicht van de missing links waaraan gewerkt wordt:

- *Aanleggen van de verbindingsweg E19-luchthaven, missing link diabolo - Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem*: In 2011 zullen de werken verdergezet worden. In februari 2012 zal de infrastructuur beschikbaar moeten zijn.
- *Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen*: De werken (verdere aanleg van de rechtsafbewegingen, resterende grond- en wegverhardingen en het inschuiven van de laatste twee onderbruggen van de E313) zullen verder uitgevoerd worden. De werken zullen klaar zijn begin 2012.
- *De noord-zuidverbinding Kempen* (aanpassen complex 23 Geel-West en aanleg nieuwe weg N19g van Kasterlee naar Geel): In januari - februari 2011 wordt de bouwvergunning verwacht, zodat de aannemer in maart 2011 van start kan gaan met de uitvoering van de werken. Het einde van de werken is voorzien voor medio 2013.
- *R4-Zuid vervolledigen*: Na het bekomen van de bouwvergunning en de contractsluiting zal de uitvoering van de werken starten in september 2011. De projecten in Gent en Zwijnaarde zijn gepland van 2011 tot 2013. De projecten Eilandje en Merelbeke lopen van 2011 tot 2014.
- *Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge*: Na de selectie van de kandidaten zullen in 2010 en 2011 de onderhandelingen gevoerd worden op basis van het DBFM-bestek. Gelijktijdig zullen ook de onteigeningen gerealiseerd worden.
- *N74 noord-zuidverbinding te Limburg*: Na de selectie van de kandidaten zullen in 2010 en 2011 de onderhandeling gevoerd worden op basis van het DBFM-bestek. Gaandeweg zullen de eventuele bijkomende elementen uit het nog vast te leggen GRUP en de lopende project-MER meegenomen worden. Ook de onteigeningen worden verder gezet.

- *Omleiding van Ronse (N60):* In 2011 wordt de procedure voor de project-MER opgestart. Parallel hiermee zal het referentieontwerp met DBM-bestek worden opgemaakt. Indien van toepassing wordt ook het RUP opgestart. Daarnaast zullen de startnota, projectnota en verkeerskundige studies uitgevoerd worden.
- In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 voor Antwerpen, worden de nodige procedures opgestart voor de aanleg van de *Oosterweelverbinding*. Daarnaast wordt ook gestart met de voorbereidingen voor de *aanleg van de A102 en de vertunneling van de R11*. Voor de ondertunneling van de R11 ter hoogte van de luchthaven werden de nodige middelen voorzien in de begroting.
- *N31 Brugge – Zeebrugge:* De werken in de Koning Albert I Laan en de Legeweg zullen in 2011 verder uitgevoerd worden.
- *A12 Boom-Brussel ombouwen tot autosnelweg:* In 2011 wordt het MER afgerond en wordt verder gewerkt aan de ontwerpstudie. De aanbesteding voor de uitvoering van de werken is gepland voor de zomer van 2012.
- *START – R0:* Het strategische luik van de plan-MER wordt tegen eind 2010 afgerond en opnieuw bekrachtigd in een plenaire vergadering in februari 2011. Daarna wordt de tweede fase van het plan-MER op planniveau opgemaakt tegen midden 2011. Parallel wordt ook een MKBA opgemaakt. In het najaar van 2011 wordt de ontwerpstudie verder gezet en kunnen de onteigeningsplannen opgemaakt worden.
- *N8 Ieper – Veurne:*Parallel met de uitvoering van de studie voor de project-MER zal ARP een RUP opmaken in 2011.

Ook voor de overige projecten ‘A8 – Omvorming tot autosnelweg te Halle’, ‘N49 Westkapelle – Zelzate’, ‘E40 Brussel Leuven: 4e rijstrook’, ‘Aanleg A102’ en ‘R4-West’ worden in 2011 de lopende studies verder afgewerkt en de noodzakelijke procedures opgestart. Voor de bijkomende wegprojecten uit het masterplan 2020, waaronder de R11, de A102 en de Wase mobiliteitsoplossingen zullen eerste stappen gezet worden in het studietraject.

Toeristische functie van de wegen verbeteren

Realisaties 2010

In samenwerking met de minister bevoegd voor Toerisme wordt, op basis van objectieve criteria, vastgelegd voor welke steden en regio’s toeristische informatieborden op autosnelwegen wenselijk zijn. Tevens werden de principes voor het uitzicht van deze borden vastgelegd. In 2010 werd de aanbesteding gehouden voor het ontwerp van de beeldvlakken van de toeristische borden op autosnelwegen.

Te realiseren 2011
In 2011 zullen deze ontwerpen uitgewerkt worden en verschijnen de nieuwe borden op het terrein.

Minder hinder en optimale planning en afstemming van wegenwerken

De aandacht voor het beperken van hinder bij wegwerkzaamheden is de laatste jaren sterk toegenomen. Het Agentschap Wegen en Verkeer is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het gewestwegennet en is één van de belangrijkste opdrachtgevers voor wegwerkzaamheden in Vlaanderen. AWV levert ernstige inspanningen om de hinder bij wegenwerken zoveel mogelijk te beperken en hierdoor het draagvlak voor werken te vergroten. AWV doet dit concreet door:

- de aanstelling van externe bereikbaarheidsadviseurs, die het aanspreekpunt vormen naar de burger en de handelszaken;
- de inzet van interne communicatieverantwoordelijken om tijdig, duidelijk en beter te communiceren naar burger en weggebruiker;
- de steunmaatregelen met betrekking tot het waarborgfonds voor handelszaken die door wegenwerken verlies lijden;

- het afwegen van alternatieve uitvoeringsmethodes die minder hinder veroorzaken, en de aanpassing van faseringen aan de noden van de omgeving. Onderhoudswerken op autosnelwegen mogen bijvoorbeeld enkel in de daluren uitgevoerd worden uitgevoerd.

Realisaties 2010

De bestaande initiatieven en maatregelen in functie van 'minder hinder' worden voorgezet en verder uitgewerkt, aangevuld en verfijnd. Hiervoor wordt onder meer overleg gepleegd tussen het Agentschap Wegen en Verkeer, het Verkeerscentrum en het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW).

Wegenwerken kunnen hinder meebrengen voor de weggebruikers. Goede informatiedoorstroming naar de gebruiker vormt een van de onderdelen in de 'minder hinder aanpak' van AWV. Op 15 september 2009 ondertekende ik het 'minder hinder protocol' samen met het Agentschap Wegen en Verkeer, het Vlaams Verkeerscentrum en de organisaties Touring, VAB, Transport en Logistiek Vlaanderen, Febetra, UPTR, Unizo, Voka en NSZ. Deze partners komen driemaandelijks samen om alle belangrijke wegenwerken op autosnelwegen en primaire wegen te bespreken. Hierdoor communiceert AWV op voorhand over de geplande werken op deze wegen en geeft het de protocolpartners de mogelijkheid suggesties en verbetervoorstellen te doen voor de timing en de organisatie van de werken.

Verder sprak ik met het Agentschap Wegen en Verkeer formeel af dat op autosnelwegen bijzondere inspanningen worden gedaan om de periode van hinder tot het strikte minimum te beperken, bijvoorbeeld door het werkregime 7d/7d - 24u/24u in te voeren. Hiervan kan enkel afgeweken worden mits grondige motivatie.

Op dit ogenblik zijn meer dan 4500 werken ingegeven in de databank van het Coördinatiepunt Wegenwerken. Deze databank bevat naast gegevens over werken van AWV ook informatie over werken op gemeentewegen. Op basis van deze gegevens wordt nagegaan waar door een samenloop van werken, extra hinder kan worden verwacht. Door middel van afspraken tussen de verschillende opdrachtgevers worden deze werken beter op elkaar afgestemd en kon zo de hinder bij 250 à 300 werven worden beperkt De website wegenwerken.be, die gebaseerd is op de gegevens in deze databank, is ook voor de burger een belangrijke informatiebron over wegenwerken. De website kreeg in 2010 dagelijks door gemiddeld 590 unieke bezoekers.

Op dit ogenblik werkt het coördinatiepunt wegenwerken constructief samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) en de Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven (VRM) om een bijkomende databank te construeren waarin alle mogelijke informatie over het openbaar domein kan worden opgenomen, het zogenaamde Generiek Informatie Platform Openbaar Domein (GIPOD). Hierdoor is een koppeling mogelijk met systemen als het Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) waardoor opdrachtgevers gemakkelijker een link kunnen leggen tussen hun eigen systeem en het CPW. Met de komst van dit bredere "GIPOD", worden alle partners in de toekomst aangespoord de data in te geven. Hierdoor is de coördinatie van alle werken op het openbaar domein (niet enkel wegwerkzaamheden) mogelijk.

Het gebruik van CPW en GIPOD door alle actoren is gebaseerd op informeren en bereidwilligheid. In tweede instantie kan een wetgevend kader overwogen worden. Voor GIPOD wordt de uitwerking van een wetgevend kader ter onderbouwing overwogen.

Het proces 'inname van het openbare domein ten gevolge van werken of een manifestatie' is heel complex. Veel informatie moet worden uitgewisseld tussen verschillende partijen. De doorlooptijd bij complexe werken kan lang zijn. Er is dan ook nood aan één uniek en generiek informatie-uitwisselingsplatform om informatie uit te wisselen over activiteiten en processen op het openbare domein. Alle betrokken actoren moeten in een netwerkbenadering het platform kunnen van informatie voorzien en raadplegen. Het GIPOD wil de informatiestromen die bij dit proces komen kijken optimaliseren om zo minder hinder te creëren voor weggebruikers en omwonenden. Een geoptimaliseerde informatiestroom is de eerste doelstelling. Maar daarnaast wil het GIPOD ook meer synergie creëren tussen innames openbaar domein, in het bijzonder tegen gevolge van 'werken'.

Het Agentschap Wegen en Verkeer, de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, de Vlaamse vereniging van Steden en Gemeenten, de Vlaamse Raad van Nutsbedrijven (leden: Belgacom, Eandis, Infrax, elenet, PBE,

Integan, TMVW, Aquafin, AWW, VMW, Pidpa, Elia, Fluxys, KPN Belgium) en het AGIV sloten een samenwerkingsovereenkomst af om het GIPOD te realiseren. Daarbij staat het AGIV in voor de ontwikkeling en de exploitatie van het GIPOD. Het Vlaamse regeerakkoord 2009 -2014 stelt dat het GIPOD alle informatie over werken op het openbare domein zal samenbrengen. De beleidsnota's Algemeen Regeringsbeleid en Mobiliteit en Openbare Werken bevestigen deze doelstelling.

Momenteel werkt het AGIV aan de ontwikkeling van het GIPOD.

Te realiseren 2011

Ook in 2011 worden de bestaande initiatieven en maatregelen in functie van 'minder hinder' voorgezet en verder aangevuld en verfijnd. Ook de activiteiten van het CPW worden verder uitgewerkt en voortgezet. Er zal onder meer een upgrade van de website worden uitgewerkt.

In 2010 werd gestart met de ontwikkeling van een nieuwe release van het CPW. Er wordt immers vastgesteld dat nog niet alle partners de gegevens (tijdig) aan het CPW doorgeven. Het CPW is hiervoor afhankelijk van de goodwill van andere partners. In de nieuwe release van het CPW zullen vanaf voorjaar 2011 tools worden voorzien om deze partners aan te sporen om deze gegevens tijdig en correct door te geven.

Ook de voorbereidingen voor het GIPOD worden verder gezet. De ontwikkelingsfase en de integratiefase van het GIPOD zijn voorzien voor 2011.

Naast deze initiatieven wordt er een kader uitgewerkt om de hinder bij werken op autosnelwegen te beperken. Het uitgangspunt hierbij is een betere communicatie en coördinatie in een zo vroeg mogelijk stadium in het voortraject van een project, met afweging van de mate van de hinder. De conclusies en bijhorend dienstorder zullen specifiek voor autosnelwegen op een gestructureerde wijze de aanpak van Minder Hinder in de procedures van AWV verankeren.

2.1.2. Fiets- en voetpaden die veilig stappen en trappen mogelijk maken

Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) als uitgangspunt

Realisaties 2010

Eind 2009 was 26,14% van het BFF (11.898 km) aangelegd conform de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen; 38,58% van het netwerk is uitgerust met fietspaden die moeten aangepast worden en 35,28% van de lengte is niet uitgerust met de noodzakelijke fietsinfrastructuur.

Het in 2010 opgerichte Fietsteam stelde in het voorjaar 2010 het eerste geïntegreerde fietsinvesteringsprogramma vast. Hierdoor werd voor het eerst een overzicht gegeven van de verschillende fiets(gerelateerde) investeringen, gepland in 2010, door de Vlaamse overheid van de volgende entiteiten: het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement MOW (afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid), Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn.

Het Fietsteam werkt met een "virtuele" fietspot. Dit is een virtuele bundeling van de middelen van verschillende entiteiten. Dankzij de virtuele fietspot is er een verschuiving van middelen tussen basisallocaties mogelijk, zodat de middelen worden ingezet waar ze het meest nodig zijn en het snelst tot een effectieve realisatie op het terrein kunnen leiden. Gemiddeld zal de virtuele fietspot jaarlijks 100 miljoen euro omvatten. Hierdoor zal het investeringsritme in fietsinfrastructuur verhoogd worden. De VVSG en de VVP zetelen eveneens in het Fietsteam omdat gemeenten en provincies belangrijke partners van de Vlaamse overheid zijn bij de aanleg en de financiering van fietsinfrastructuur. De geldelijke bijdragen van beide partijen zijn echter niet meegerekend in de 100 miljoen euro van de virtuele fietspot.

Vervolgens werd gestart met de opmaak van een gezamenlijk meerjareninvesteringsprogramma 2011-2014 voor fietsinfrastructuur. In eerste instantie maakte het Agentschap Wegen en Verkeer, i.s.m. het departement

MOW, een planning op voor de gewestwegen. Hierdoor wordt de hoofdverantwoordelijkheid voor het aanleggen van veilige en comfortabele fietspaden duidelijk opnieuw bij het Vlaamse Gewest gelegd. De investeringen van de overige instanties die in het Fietsteam zetelen werden bekeken in samenhang met het ontwerp voor de (her)aanleg van fietspaden langs gewestwegen, zodat we komen tot een integraal investeringsplan. Hierbij wordt een investeringsprogramma of planning opgesteld voor zowel de aanleg van nieuwe fietspaden als voor het structureel onderhoud van fietspaden, als investeringen in jaagpaden langs waterwegen of in halte-infrastructuur bij halteplaatsen van De Lijn. Met deze planmatige aanpak van fietsinvesteringen wordt het versnipperde initiatiefrecht als troef gebruikt, aangezien de krachten gebundeld worden. Het BFF wordt als uitgangspunt genomen voor de prioriteitsbepaling. De schakels met de grootste meerwaarde voor de realisatie van het BFF worden als prioriteit naar voor gebracht. Bij de opmaak van de planning voor de fietsinvesteringen werd rekening gehouden met de nog te doorlopen administratieve procedures, zoals onder andere vergunningen en onteigeningen. Bijgevolg wordt in de planning ook rekening gehouden met het aspect haalbaarheid.
Ook wordt bij de uitwerking van het investeringsprogramma of de planning tot 2014 aandacht besteed aan ongelijkgrondse kruisingen, indien deze een belangrijke barrière of conflictpunt kunnen wegwerken in het fietsnetwerk en zo een belangrijke missing link in het fietsnetwerk kunnen wegwerken.

Jaarlijks wordt nagegaan in welke mate het BFF gerealiseerd is conform de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Zo kan bijvoorbeeld de realisatiegraad van het BFF worden opgevolgd. In 2010 zullen de provincies door middel van een uitgebreide vraag- en enquêteronde bij de gemeenten de informatie voor het BFF langs gemeentewegen actualiseren.

De fietstoets is reeds geruime tijd ingevoerd bij de werkzaamheden van AWV. Om geen bijkomende planlast te creëren werd ervoor geopteerd om de fietstoets als ‘denkreflex’ op te nemen. Echter dankzij de opname van deze fietstoets in de ISO-procedure voor voorstel tot gunning (VTG) bij wegenwerken, wordt deze denkreflex toch verankerd in de voorbereidingsfase voor wegenwerken. Bij elk werk wordt nagegaan of investeringen voor fietspaden aangewezen zijn en zo ja welke investeringen het meest aangewezen zijn in aanvulling op de investering op de rijweg.

Samen met de geplande herziening en optimalisering van bepalingen bij de convenantenprocedure (zie hoger), werden tevens verbetervoorstellen geformuleerd ten aanzien van de fietsmodules. Deze verbetervoorstellen worden meegenomen in het algemene verbetertraject voor convenanten (zie hoofdstuk 1.5.5.a).

De samenwerkingsovereenkomst over het Fietsfonds, tussen de Vlaamse overheid en de provincies wordt verlengd.

Bij investeringsprojecten met een volledige herinrichting van de rijweg wordt steeds nieuwe fietsinfrastructuur gerealiseerd waar die ontbreekt: zie hoger.

Zonder afbreuk te moeten doen aan de primaire functie van de jaagpaden als exploitatieweg voor het gebruik en het toezicht op de bevaarbare waterwegen, worden jaagpaden ook aangewend voor fietsverkeer.Aan het Zennegat te Mechelen, waar het kanaal Leuven-Dijle en de Zenne samen uitmonden in de Dijle, vormen zowel het kanaal als de Zenne een natuurlijke barrière voor het jaagpadennetwerk. In 2010 is daarom gestart met de bouw van een kleine beweegbare brug over het kanaal Leuven-Dijle en een kleine brug over de Zenne. Hiermee zal ook de bruikbaarheid van de sluis verhogen.

In het kader van het masterplan Boulevardbrug is W&Z aan het Zeekanaal Brussel-Schelde veilige fietsverbindingen aan het voorzien tussen de industriezones van Boom, Willebroek en Ruisbroek en hun woonkernen.

Een extra deel van het jaagpad langs de Boven-Zeeschelde is verhard. Hiermee is de continuïteit van het jaagpad in de richting Zele-Dendermonde gerealiseerd. Dit verharde pad is eind juni in gebruik genomen.

Langs de Dijle tussen Werchter en Rijmenam en langs de Demer tussen Aarschot en Langdorp worden verhardingen voorzien. Om de continuïteit van de jaagpaden op linker- en rechteroever te verzekeren wordt in Aarschot nog een kleine brug gebouwd.

Te Leest is de bouw van een nieuwe kleine brug over de Zenne voorzien in 2010.

Jaagpadvernieuwingen zijn uitgevoerd langs het kanaal Bocholt-Herentals in Geel, langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Rijkevorsel en langs het Albertkanaal in Wijnegem, Viersel en Genk.

Op de rechteroever van het Albertkanaal afwaarts de sluis van Genk is de betonverharding van het jaagpad vernieuwd.

Om de toegankelijkheid voor fietsers te verbeteren zijn in Turnhout aanpassingen uitgevoerd aan de fiets- en voetgangersbrug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Te realiseren 2011

Begin 2011 zal ik voor het eerst de door het Fietsteam voorgestelde meerjarenplanning goedkeuren. Tijdens de komende jaren zal deze meerjarenplanning jaar na jaar uitgevoerd worden.

Op basis van gegevens uit de wegendatabank (gewestwegen) en inventarisaties van gemeentewegen door de provincies, wordt de toestand van het BFF 2 maal per jaar geupdated.

De informatie over het fietsroutenetwerk zal in 2011 in een nieuwe fietsGIS worden ondergebracht. Hierbij zal er aandacht gaan naar een betere ontsluiting van de gegevens voor de partners die betrokken zijn bij de realisatie van het netwerk.

De mogelijkheden om gegevens over het BFF te gebruiken bij de ontwikkeling van een digitale fietsrouteplanner worden onderzocht.

Bij investeringsprojecten met een volledige herinrichting van de rijweg wordt waar fietsinfrastructuur ontbreekt ook steeds nieuwe fietsinfrastructuur gerealiseerd.

De inspanningen voor het activeren van de vastgelegde middelen voor oudere moduleprojecten worden verder gezet. De overeengekomen ondersteuningsmaatregelen voor een vlottere afhandeling van onteigeningsdossiers (zie hoger) zullen een gunstig effect hebben op de realisaties.

De waterwegbeheerders investeren verder in de jaagpaden langs de Vlaamse waterwegen. DS vernieuwt zo langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten het jaagpad over een totale afstand van 7.5 km op het grondgebied van de gemeenten Rijkevorsel en Brecht.

Ter hoogte van de nieuwe brug van Vroenhoven zullen de jaagpaden over het Albertkanaal worden heraangelegd.

DS zal vanuit veiligheidsoogpunt het jaagpad voor fietsers omleggen ter hoogte van de intensief gebruikte kaaimuren langsheen het Albertkanaal. Ook W&Z werkt in samenwerking met de provincie West-Vlaanderen langs het kanaal Roeselare-Leie en langs andere kanalen en waterlopen projecten uit met het oog op het wegwerken van de knelpunten ter hoogte van bedrijven of bedrijvenzones. De continuïteit van het jaagpad is daarmee verzekerd zonder de bedrijfsactiviteiten te verstoren.

Aan het Zennegat te Mechelen worden de bruggen over het kanaal Leuven-Dijle en de Zenne voltooid. Deze geautomatiseerde beweegbare brug zal W&Z inschakelen in de centrale afstandsbediening.

Op het Zeekanaal Brussel–Schelde wordt in Vilvoorde de bouw van een jaagpadbrug gepland.

Verder zal W&Z werk maken van de aanleg van jaagpaden in het binnengebied van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, de verharding langs de Grote Nete op rechteroever tussen Hellebrug (Itegem) en Boektbrug (Kessel),de verharding van het jaagpad op de linkeroever van de Dijle tussen Rijmenam en Muizen en de bouw van de “Damiaanbrug” tussen Tremelo en Haacht.

De kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen verhogen

Realisaties 2010

AWV zal bij de (her)aanleg van wegen, inclusief fietspaden, specifiek aandacht blijven besteden aan het veilig implementeren van de voorzieningen voor voetgangers, fietsers en motorrijders en in het algemeen voor een verkeersveilige weginrichting en –uitrusting voor alle weggebruikers. De desbetreffende aanbevelingen uit de vademecums zullen gevolgd worden. In 2010 werd voor het eerst een

meerjareninvesteringsprogramma (2011-2014) voor fietspaden opgesteld. Hierbij werden vertrekkend vanuit de gewenste situatie volgens het vademecum, de investeringsnoden gedefinieerd.

Sinds 2007 voert AWV metingen uit van het comfort van de fietspaden in eigen beheer. In 2009 werden voor de tweede keer alle fietspaden langs gewestwegen visueel geïnspecteerd.

Volgende parameters werden gecontroleerd: problemen met waterafvoer, overgroeiing, obstakels, lokale onvlakheden, globale onvlakheden en langse gebreken.

In totaal werd 7.168 km fietspaden geïnspecteerd. 9,5% (685 km) van deze lengte kreeg een quotering 'onvoldoende'. Dit is een lichte verbetering t.o.v. 2007.

In de nabije toekomst zal deze meting door AWV aan de hand van de "fietspadprofilometer" gebeuren, die ook kan ingezet worden bij controle op de werkzaamheden van aannemers voor fietspaden. De aanbesteding van de Fietspadprofilometer werd opnieuw gelanceerd medio 2010. Omwille van de lange leveringstermijn zal deze Fietspadprofilometer ten vroegste medio 2011 beschikbaar zijn.

De Vlaamse overheid werkt eveneens initiatieven voor de comfortmeting van fietspaden langs gewestwegen uit. In 2010 werd een studie naar het comfort van de fietspaden opgestart (pilootproject). Dit is het directe gevolg van een studie van de Fietsersbond (2008-2009) waarbij een meetfiets werd ingezet om trillingsmetingen uit te voeren, die een indicatie zijn voor het fietscomfort. De resultaten toonden aan dat er grote verschillen zijn tussen de verschillende gemeenten, zowel qua gebruikte materialen voor het wegdek, als naar onderhoud van de fietspaden.

De KU-Leuven ontwikkelde in opdracht van de Vlaamse overheid 5 speciale meetfietsen. Met deze fietsen kan het comfort van een fietspad op een objectieve manier gemeten worden.

De gegevens uit de metingen met een meetfiets, kunnen gebruikt worden om een prioriteitenlijst samen te stellen voor het onderhoud en de verbetering van fietspaden. De studie heeft vooral de bedoeling om de methode verder op punt te stellen, een databank voor meetresultaten te ontwikkelen en de methode toe te passen in 15 pilootgemeenten.

De 5 meetfietsen zullen ter beschikking worden gesteld van de wegbeheerders, o.a. de gemeenten, voor het uitvoeren van comfortmetingen op fietspaden.

In 2010 werd een nieuwe versie van het Standaardbestek 250 voor de wegenbouw opgemaakt. In het Standaardbestek 250 werden vlakheideisen opgenomen voor fietspaden, zowel voor beton- en asfaltverhardingen als voor bestratingen met betonstraatstenen.

Meldingen uit het Meldpunt Fietspaden worden doorgespeeld aan de bevoegde instantie (gewest of gemeente). Deze instanties moeten de melder binnen een redelijke termijn meedelen hoe het aangekaarte probleem zal verholpen worden.

Langs de Vlaamse Waterwegen zorgden verschillende projecten voor een verbeterde kwaliteit van de jaagpaden. Enkel voorbeelden hiervan zijn:

- Boven-Schelde: drie zones van het jaagpad op de linkeroever terug in goede staat gebracht
- kanaal Bossuit-Kortrijk: herstellingen aan het jaagpad ter hoogte van de sluis van Bossuit
- Kanaal Leuven-Dijle: start wegwerken knelpunten ter hoogte van Tildonk en de Boortmeerbeeksluis
- Netekanaal: start met het vernieuwen van een deel van het jaagpad tussen Nijlen en Emblembrug

Het jaagpad op de oostelijke oever van het Kanaal naar Beverlo is tussen Balen en Leopoldsburg over een afstand van 1,5 km voorzien van een nieuwe verharding.

De jaagpaden op de linker- en rechteroever van het Albertkanaal tussen de taalgrens en Genk zijn door DS grondig gerenoveerd. Deze werken zijn uitgevoerd over een totale lengte van 9,3 km.

<u>Te realiseren 2011</u>

Waarschijnlijk zal AWV in 2011 over de fietspadprofilometer kunnen beschikken. Deze fietspadprofilometer zal ingezet worden om enerzijds de vlakheid van nieuwe fietspaden te controleren conform de eisen van het Standaardbestek 250, en anderzijds om systematisch de vlakheid van alle bestaande fietspaden op te meten. Bovendien zullen vergelijkende metingen uitgevoerd worden tussen de

fietspadprofilometer en de trillingsmeetfietsen. Als het pilootproject voldoening schenkt (afloop medio 2011) zullen de meetfietsen ter beschikking worden gesteld van de wegbeheerders, in de eerste plaats de gemeenten, voor comfortmetingen op nieuwe (bv. i.k.v. oplevering) en bestaande fietspaden.

AWV blijft zich inzetten voor de netheid van fietspaden. De actie "op een proper fietspad terug naar school" wordt jaarlijks ingepland in het onderhoud van de fietspaden. Gezocht wordt naar mogelijke oplossingen voor een verbeterde werking op het vlak van het sneeuwvrij houden van fietspaden.

W&Z zal het jaagpadherstel op de linkeroever van de Boven-Schelde verderzetten. Ook langs het Zeekanaal Brussel-Schelde en langs het kanaal Leuven-Dijle zijn nog een aantal bijkomende vernieuwingen voorzien voor slechte zones van het jaagpad (o.a. de zone zwaaikom –Cargill) .

De jaagpaden langsheen het Albertkanaal op het grondgebied van Genk, Diepenbeek en Hasselt zullen door DS een grondige onderhoudsbeurt krijgen.

Interregionaal beleid

Realisaties 2010

In het kader van het Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit en onder coördinatie van de Vlaamse en Brussels fietsmanagers werden de verbindingen en missing links tussen Vlaamse en Brusselse functionele fietsroutes geïnventariseerd. Kleinschalige verbeteringen werden gerealiseerd en een planning voor gewestgrensoverschrijdende projecten en projecten in de Vlaamse Rand werd opgemaakt. De realisatie van enkele fietssnelwegen, directe verbindingen die de Vlaamse Rand met het centrum van Brussel verbinden, en fietsroutes die van belang zijn voor de bereikbaarheid en de ontsluiting van het luchthavendomein genieten prioriteit.

Te realiseren 2011

De verschillende lopende projecten in de Vlaamse Rand worden van dichtbij opgevolgd.

Linken tussen functioneel en recreatief fietsverkeer

Realisaties 2010

Het functionele fietsroutenetwerk en het recreatieve knooppuntennetwerk bedekken beide het ganse Vlaamse grondgebied en hebben ongeveer dezelfde lengte (12.000 km). Om evidente redenen zijn beide netwerken onafhankelijk en volgens een verschillende methodologie en dynamiek tot stand gekomen.

In 2010 werden beide netwerken op elkaar gelegd, in samenwerking met Toerisme Vlaanderen, en werd vastgesteld dat ongeveer 25% (3.145 km) van de lengte overlapt.

Door de samenstelling van het Fietsteam, waarbij tevens nv De Scheepvaart, MDK en W&Z vertegenwoordigd zijn, komt een beperkte afstemming tussen recreatieve fietsnetwerken en functionele fietsnetwerken aan bod in het integrale fietsinvesteringsprogramma 2010 en in de meerjarenplanning 2011-2014. Investeringen in fietsverbindingen langs jaagpaden, of langs domeinen in beheer van de waterweg- en kustbeheerders, kunnen, omwille van het gecombineerde gebruik door functionele en recreatieve fietsers, een belangrijke meerwaarde hebben.

Te realiseren 2011

In 2011 worden de werken uitgevoerd die in het investeringsprogramma staan.

Fietspunten

Realisaties 2010

Fietspunten moeten het fietsgebruik stimuleren door een aantal fietsdiensten (stalling, verhuur, kleine herstellingen, …) aan te bieden in de omgeving van belangrijke mobiliteitsknooppunten. Ze zijn vooral te vinden in de omgeving van treinstations. Sinds de opening van het eerste Fietspunt in 2007 is de groei

exponentieel. Momenteel zijn een 30-tal Fietspunten in Vlaanderen operationeel. In 2010 opende het eerste Fietspunt bij een tramterminus, nl. te Melsele (Beveren).

De koepelorganisatie van de Fietspunten, vzw FIETSenWERK, startte in het najaar 2010, i.s.m. de NMBS deelfietsenprojecten op, naar analogie met de Nederlandse OV-fiets. Dit betekent dat het dienstenpakket van de Fietspunten in een aantal belangrijke treinstations wordt uitgebreid. Er komt een abonnementensysteem waarmee men, op zeer eenvoudige wijze en aan een voordelig tarief, fietsen kan huren.

Te realiseren 2011

Op dit ogenblik ondersteunt de Vlaamse overheid de Fietspunten vooral vanuit het oogpunt van de sociale tewerkstelling. Het fietsgebruik is echter ook een belangrijke factor in het pendelverkeer . Omdat de bevordering van deze mobiliteit een doelstelling is uit het Vlaamse regeerakkoord, moeten we onderzoeken hoe de Vlaamse overheid de werking van de Fietspunten kan ondersteunen op het gebied van mobiliteit.

We beoordelen de projecten inzake deelfietsen op hun merites en hun bijdrage tot een duurzame mobiliteit alvorens over te gaan tot financiële ondersteuning.

2.1.3. Het openbaar vervoernetwerk verder uitbouwen

Tram- of lightrailprojecten in alle Vlaamse provincies

Realisaties 2010

De voorbije maanden werden verschillende tram- en sneltramprojecten uit de Mobiliteitsvisie 2020 verder onderzocht op hun vervoerskundige meerwaarde en financiële haalbaarheid. Dit leidde tot een shortlist van prioritaire projecten voor deze legislatuur.

Per entiteit volgen nu zowel de realisaties als de plannen op vlak van tram en lightrail.

Antwerpen

Voor de lightrailprojecten en de ontwikkeling van het voorstedelijk tramnet wordt voor Antwerpen in het kader van het Masterplan 2020 vooral aandacht besteed aan het voorstedelijk tramnet dat complementair is aan het NMBS-net. De Antwerpse lightrailprojecten richten zich namelijk uitsluitend op het NMBS-net. Met name de spoorlijnen 52 (naar Boom-Sint-Niklaas/Mechelen) en 12 (naar Roosendaal) hebben hoge prioriteit.

Met het oog op de uitbreiding van het voorstedelijk tramnet heeft de Vlaamse Regering op 30 maart 2010 beslist om volgende vier tramverlengingen toe te voegen aan de al goedgekeurde tramprojecten uit het oorspronkelijke Masterplan en de uitbreiding daarop, LIVAN1. Dat laatste behelst de ingebruikname van de premetrokoker onder de Turnhoutsebaan met een bovengrondse verlenging tot aan de Park&Ride in Wommelgem.

Deze projecten zijn: een tramverlenging tot Beveren, tramuitbreiding naar Wilrijk, tramuitbreiding van Wijnegem via de N12 tot de KMO-zone Waterstaat in Schilde en verdere uitbreiding van de tramlijn parallel aan de E313 (LIVAN1) tot de Park & Ride in Ranst. Een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse zal voor deze projecten de basis zijn voor een verder prioritisering.

Concreet werd in 2010 het volgende gerealiseerd:

Brabo I: Dit project bestaat uit de tramverlengingen Mortsel-Boechout, Deurne-Wijnegem en de bouw van de tramstelplaats in Deurne. De werken zijn in oktober 2009 gestart en zitten op schema.

Brabo II: In mei 2010 startte de verdere concretisering van de studies over de tramverlenging naar Ekeren, de verbinding Eilandje - Brusselstraat en de verkeersorganisatie van het Operaplein. De stedenbouwkundige studie werd eveneens heropgestart. In 2011 zal de voorziene MER-procedure worden opgestart.

LIVAN1: Voor de ingebruikname van de premetrokoker en de verlenging naar Wijnegem zit het PlanMER in de eindfase en werd het bestek verder uitgewerkt. Daarnaast zijn we gestart met de gunningsprocedure.

Oost Vlaanderen

Tramverlenging lijn 21 naar Zwijnaarde Dorp: de finale bouwaanvraag en het bestek zijn klaar sinds eind juni 2010. Eind juli 2010 werd de financiering goedgekeurd.

N414 Kortrijksesteenweg – doorstroming tramlijn 1: de Elisabethlaan en het deel van de Kortrijksesteenweg tussen R40 en Elisabethlaan worden volledig heringericht, goed voor een weg- en spoorvernieuwing én de invoering van een toeritdosering op het kruispunt R40 – N414 t.v.v. de doorstroming van tramlijn 1. Dit alles kadert in het Pegasusplan Oost-Vlaanderen. De spoor- en wegeniswerken zijn eind oktober 2009 gestart.

West-Vlaanderen

Koksijde – Veurne: een studiebureau kreeg begin 2010 een volledige opdracht. De trechteringsstudie is intussen in uitvoering (afwerking voorzien tegen eind 2010) en heeft tot doel om de verschillende mogelijke tracés ten opzichten van elkaar af te wegen.

Koksijde – Veurne: in september 2010 starten we met de MER-procedure (PlanMER en/of ProjectMER) en maken we de start- en projectnota PAC.

Limburg

Spartacus – Sneltramlijnen 1, 2, 3: de nota met een actualisering van kostprijs, potentiëlen en timing van sneltramlijn 1 Hasselt – Maastricht en de stand van zaken voor de sneltramlijn 2 Hasselt-Maasmechelen en sneltramlijn 3 Hasselt – Neerpelt – Lommel zal in 2010 voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

Tramlijn 3 Hasselt-Neerpelt-Lommel: we maken een nota samen met de NMBS. De bedoeling is om alle bestaande studies bij elkaar te leggen en een afweging te maken op basis van een aantal voor- en nadelen, kostprijs, potentiëlen en dergelijke. Deze nota wordt afgewerkt tegen eind 2010. Bedoeling is uit te maken door wie deze lijn moet gereactiveerd worden. Afhankelijk van deze beslissing zullen we al dan niet doorgaan met de plan-MER voor deze lijn.

<u>Te realiseren 2011</u>

De lopende studies, aanbestedingsprocedures en de opgestarte werken van de diverse tramprojecten worden verdergezet.

Op basis van MKBA's zullen we de meerjarenplanning per provincie afronden en concretiseren. We zullen voor elke Vlaamse provincie de beslissing nemen welk tram- of sneltramproject(en) we realiseren. Voor deze projecten zullen we dan vervolgens de benodigde voorbereidende studies opstarten.

Vlaams-Brabant

Voor de provincie Vlaams-Brabant bevat, naast de inspanningen voor het GEN, De shortlist vanprioritaire tramprojectenvolgende voorstellen:

(Boom –) Willebroek – Londerzeel – Brussel,

Ninove/Gooik – Lennik – Dilbeek – Brussel,Heist-op-den-Berg – Haacht – Zaventem Luchthaven – Brussel,

Tangentiële verbinding Rand Brussel: Jette – Heizel – Vilvoorde – Zaventem Luchthaven – Kraainem – Tervuren.

De eerste drie tramlijnen vullen de missing links in het NMBS-netwerk in en vormen bovendien ook een interessante aanvulling op het GEN-netwerk van de NMBS. De laatste twee tramlijnen kunnen instaan voor een betere ontsluiting met de nationale luchthaven in Zaventem. Bovendien ondersteunt de tangentiële verbinding de aannames in de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en de ontlasting van de RO.

Voorstadnetten versterken

Te realiseren 2011:

We willen bij de realisatie van de Mobiliteitsvisie 2020 maximaal inzetten op de uitbouw van voorstadsnetten voor Antwerpen, Gent en Leuven.

We willen maximaal inspelen op de GEN-toevoerlijnen naar de treinstations, zoals voorzien in het definitieve GEN-netwerk. Daarom voeren we in 2011 een voorbereidende studie uit.

Voor de snelbusverbindingen en voorstadsnetwerken wil De Lijn in 2011 een aantal doorstromingsstudies opstarten. Dit met het oog op het mogelijk maken van de uitbouw van het snelbusnetwerk van/naar Brussel voorzien in de Mobiliteitsvisie 2020.

- Deze doorstromingsstudies slaan ook op het voorstadsnetwerk rond Leuven en de semi-directe busverbindingen op een aantal hoofdassen rond Leuven, die kaderen in de 1ste fase van de Mobiliteitsvisie 2020 (onderdeel Busplan Leuven 2012). Dit als ondersteuning van de rol die Leuven als bloeiende, regionale stad heeft en als toevoer naar het GEN-treinstation Leuven.
- De doorstromingsstudie in 2011 slaat op een aantal semi-directe busverbindingen en een aantal voorstadslijnen in Vlaams-Brabant:
- De studie zal ook de openbaar vervoer knooppunten in en rond Leuven moeten bepalen, alsook de uitrusting en de fietsbereikbaarheid van deze knooppunten.
- Tot slot slaan deze doorstromingsstudies ook op:
    - de streeklijn Gooik – Ternat – Asse (huidige missing link). Deze streeklijn zal inspelen op de toekomstige GEN-treinstations van Asse en Ternat.
    - de tangentiële busverbinding in de Vlaamse Rand: westelijk deel Sint-Genesius-Rode – Jette. Deze busverbinding ondersteunt de aannames in de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en de ontlasting van de RO.

Snelbussennetwerk uitbouwen

Realisaties 2010

De noden en de mogelijkheden voor de uitwerking van een kwaliteitsvol snelbusconcept worden onderzocht.

Volgende onderzoeksvragen staan hierbij centraal: de inpassing van dit concept in het openbaar-vervoernetwerk, de vereiste snelheid, doorstroming, halteafstand en de uitrusting van de snelbushaltes, de vereiste frequentie en amplitude, het nodige comfort van de voertuigen, maar ook de doelgroep, de imago- en communicatiestrategie en de reisinformatie.

Te realiseren 2011

Aan de hand van dit onderzoek kan de doelstelling voor het lijnconcept scherp geteld worden. In een interactie tussen een multifunctioneel businessteam en consumenten uit de vooropgestelde doelgroep zal het concept verder uitgewerkt worden.

Stationsomgevingen en halteplaatsen uitbouwen tot multimodale knooppunten

We onderzoeken hoe en in welke mate lokale stations en stopplaatsen binnen voorstedelijke vervoersnetwerken rond Brussel, Antwerpen en Gent kunnen worden uitgebreid of gereactiveerd. Deze locaties hebben een hoog aantal aan potentiële reizigers en moeten daarom in hun groei worden gesteund.

De haalbaarheid van een betere multimodale bereikbaarheid van stations en stopplaatsen in het buitengebied wordt onderzocht. Om het aandeel fietsers in het voortransport te verhogen wordt hierbij bijzondere aandacht besteed aan de fietsbereikbaarheid en het aanbod aan diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen. Ook de comodaliteit tussen openbaar vervoer en autodeelprojecten (Cambio en privé-initiatieven) wordt waar nuttig gestimuleerd.

Via overleg met de NMBS wordt gestreefd naar een verbetering van de busaansluitingen met het treinverkeer in stations van het grootstedelijk en kleinstedelijk gebied. De haalbaarheid van een gemeenschappelijke dispatching wordt onderzocht.

Het gemeenschappelijk gebruik van private voertuigen stimuleren

Realisaties 2010

Cambio Vlaanderen is actief in volgende steden: Gent, Brugge, Leuven, Antwerpen, Mechelen, Hasselt, Kortrijk, Oostende, Turnhout, Mortsel en sinds maart 2010 ook in Lier en Zwijndrecht. De afgelopen jaren breiddehet wagenpark en het aantal standplaatsen in de Cambio-steden uit. Dit resulteerde in het grootste groeipercentage van aantal klanten sinds de opstart: + 36 % in 2010.

Te realiseren 2011

In oktober of november 2010 verwacht Cambio Vlaanderen de kaap van 3000 klanten te overschrijden.

De voorbije vijf jaar waren de communicatie-inspanningen vooral gericht op de werving van individuele klanten. Vanaf dit najaar zal ook worden ingezet op de aantrekking van bedrijfsklanten (nu 23 % van het totaal), de snellere opvolging van ex-klanten en de klantenbinding van bestaande klanten (loyalty).

De middelen waarover we jaarlijks beschikken voor communicatie- en promotiedoeleinden zullen we ook dit jaar opnieuw gebruiken om de aansluiting voor Vlaamse bedrijven op de Carpooldatabank in 2010 gratis te houden, de gratis inschrijving verlaagt de drempel tot de databank.

Grotere inspraak en betrokkenheid bij het investeringsprogramma van de NMBS-groep

We focussen bij de uitbouw van het eigen Vlaams Spoorbeleid in eerste fase op de inventarisatie en de onderbouwing van de voor Vlaanderen prioritaire spoorprojecten. Bij de bespreking van het nieuwe langetermijninvesteringsprogramma van de NMBS-groep zetten we in op deze voor ons prioritaire projecten

2.1.4. Het waterwegennet beheren en gericht uitbreiden

Investeren in het vervolledigen van het netwerk van waterwegen

Om het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen op een veilige en vlotte wijze te kunnen blijven organiseren, om een co-modaliteit met meer mogelijkheden voor transport via het water mogelijk te maken en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid te ondersteunen, op peil te houden, en waar mogelijk uit te breiden, is het nodig over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken. Het netwerk van Vlaamse waterwegen vertoont in dit opzicht nog een aantal infrastructurele tekorten.

Realisaties 2010

W&Z beëindigde in 2010 de vierde fase van de **Leiedoortocht Kortrijk** met het in gebruik nemen van de Noordbrug. De in 2009 opgestarte vijfde fase van dit project zit op schema. De Leie is ter hoogte van de Ijzerkaai verbreed en de oeververdedigingswerken nabij de Groeningebrug zijn bijna afgewerkt. W&Z brak in 2010 ook de bestaande Budabrug af en werkte hiermee het laatste knelpunt voor de binnenscheepvaart weg. Schepen tot 1.350 ton en met drie lagen containers kunnen nu door Kortrijk varen. De bouw van de nieuwe Budabrug vormt de laatste projectfase.

Het **project Seine-Schelde** moet de ontbrekende binnenvaartschakel tussen het Seine- en het Scheldebekken wegwerken, een belangrijk gegeven voor de Vlaamse en Europese economie. W&Z begon in maart officieel aan het binnenvaartluik ervan, met de start van de oeverwerken op het Noordervak van de Ringvaart om Gent. De daaropvolgende baggerwerken zullen het profiel tussen deze nieuwe oevers verruimen. Om schepen tot 1.350 ton toe te laten, zal W&Z op de Leie nieuwe sluizen bouwen in Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke. Ze besteedde hiervoor de voorbereidende studies aan. Om de Leie te kunnen verbreden en verdiepen, werd de project-MER reeds goedgekeurd.

Het project voorziet ook een luik 'rivierherstel', de studie voor het aankoppelen van de oude Leiemeanders is aangevat. De Intergouvernementele Seine-Schelde Commissie die het project Seine-Schelde coördineert, richtte een Europees economisch samenwerkingsverband op dat de samenwerking tussen de Franse, Waalse en Vlaamse waterwegbeheerders verder zet. Voor het project 'rivierherstel Leie' worden de detaillering, timing en budgettering in het najaar van 2010 aan de Vlaamse Regering voorgelegd.

Het project Seine-Schelde West beoogt de Vlaamse kusthavens beter te ontsluiten via de binnenvaart. Twee studies worden in dit kader uitgevoerd. De eerste brengt de effecten op de waterbalans in het Scheldestroomgebied in kaart, de tweede bestudeert de mogelijke beïnvloeding op de ecohydrologie van dertien waardevolle gebieden waarin reeds twee jaar waarnemingen op dit vlak zijn uitgevoerd.

De **modernisering van het Albertkanaal** is verder vorm gegeven door DS met verdere investeringen in het wegwerken van bottlenecks en in het verzekeren van de bedrijfszekerheid van de sluizencomplexen. Een eerste deelproject voor de verbreding van het kanaal in het vak Wijnegem-Antwerpen is in uitvoering. Een tweede deelproject wordt in 2010 aanbesteed. De vervanging van de klepdeuren van de duwvaartsluizen in Ham en Olen is in uitvoering. Dit is ook het geval voor de vernieuwing van de vullingsmechanismen van de 2000 ton-sluizen in Genk.

Het project voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10 m is verder gezet. De herbouw van de Noorderlaanbrug in Antwerpen is voltooid. De herbouw van de bruggen in Vroenhoven (Riemst) en Grobbendonk is in uitvoering. De herbouw van de spoorbruggen in Antwerpen en van de bruggen van Briegden en Oelegem I wordt aanbesteed. Het Albertkanaal onder de brug van Briegden zal op normale breedte gebracht worden zodat de bestaande flessehals verdwijnt. Deze projecten zijn een nieuwe stap om op het Albertkanaal het varen met 4 lagen containers mogelijk te maken.

Een onderzoek naar de noodzaak en de timing van een capaciteitsverruiming voor de verschillende sluizencomplexen op het Albertkanaal is uitgevoerd.

De bijna negentig jaar oude **sluizen op de Boven-Schelde** moeten worden vervangen door nieuwe moderne versies. Hiervoor werd in de eerste helft van 2010 een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. W&Z zal op korte termijn ook andere voorbereidende studies laten uitvoeren met een Europese subsidie in het kader van het trans-European Transport Network (TEN-T).

W&Z zette de studie verder om de **Dender** tot Aalst op te waarderen voor schepen tot 1.350 ton. Een nieuwe sluis in Denderbelle vormt hierbij de belangrijkste infrastructurele ingreep.

Om het **kanaal naar Charleroi** te moderniseren, startte W&Z in 2010 een streefbeeldstudie voor de doortocht te Halle. Deze onderzoekt de ruimtelijke inpasbaarheid en de aandacht voor duurzame mobiliteit van verschillende scenario's en weegt ze met elkaar af.

Op het **Kanaal Leuven-Dijle** kunnen schepen vlotter de sluis van Kampenhout in- en uitvaren dankzij het afbreken van het funderingsrestant van de oude brug onder het viaduct van de N 26 en het rechttrekken van de oever.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het **kanaal Bocholt-Herentals** is opgesteld door DS.

In het moderniseringsprogramma van het **Zeekanaal Brussel-Schelde** rest nog de afwerking van het kanaalvak Willebroek-Bornem tot 10.000 ton. De belangrijkste realisatie in 2010 is de aansluiting van de rotonde Willebroek-Noord op de A12 en de afwerking van het rond punt tussen het Zeekanaal en de Rupel. Deze werken kaderen in de aansluiting van de Boulevardbrug. Voor de verdieping van het kanaal wordt een studie aanbesteed.

Tenslotte wordt de spoorwegbrug over de **Beneden-Nete** verhoogd en is de herinrichtingstudie van de **Boven-Zeeschelde** tussen Gentbrugge en Melle opgestart.

Te realiseren 2011

Voor het project **Leiedoortocht Kortrijk** zal W&Z verder bouwen aan de nieuwe Budabrug met bijhorend bedieningsgebouw. Deze brug zal de enige beweegbare zijn van het Seine-Scheldetraject op Vlaams grondgebied. W&Z zal ook starten met de aanleg van een nieuw jaagpad tussen de monding van het kanaal Bossuit-Kortrijk in de Leie en de brug over de Kortrijkse ring (R8).

In het kader van het **project Seine-Schelde** zal W&Z de oeverwerken op het Noordervak van de Ringvaart verderzetten en starten met het verruimen van het vaarprofiel. Binnen dit project zal ze ook de oeverwerken voor de bochtverruimingen op het Afleidingskanaal van de Leie aanbesteden en vastleggen, en de studies voor de bouw van de sluizen te Sint-Baas-Vijve en Harelbeke verder zetten.

Voor het project **Seine-Schelde West** voorziet W&Z om de studies over de waterbalans in het Scheldestroomgebied en over de ecohydrologie in 2011 af te ronden.

De ontwerpen voor de herbouw van drie bruggen over het Albertkanaal en voor de verhoging van de bestaande bruggen over de sluizencomplexen zijn door DS uitgewerkt en aanbesteed.

W&Z wenst het gros van de voorbereidende studies voor de bouw van de nieuwe sluizen op de **Boven-Schelde** tegen eind 2011 af te werken.

De voorbereidende studies (incl. de project-MER) om de **Dender** op te waarderen, zullen worden verder gezet.

W&Z voorziet om de streefbeeldstudie van de doortocht op het **kanaal naar Charleroi** te Halle te finaliseren. Ze zal ook met Halle verder overleggen om een protocol te sluiten voor het verbreden en het verdiepen van het kanaal en het verhogen van de bruggen op het grondgebied van deze stad.

Op basis van de conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor het project inzake de vergroting van de vaar- en schutcapaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals en van het onderzoek naar de capaciteitsverhoging van de sluizencomplexen van het Albertkanaal worden rationele en geobjectiveerde beleidsbeslissingen voor beide projecten genomen. In voorkomend geval wordt gestart met de vereiste voorbereidende studies (planMER en project-MER).

Op het **Zeekanaal Brussel-Schelde** zal er voor het 10.000 tonvak in 2011 verder gewerkt worden aan de verlaging van de Boomsesteenweg en de Gansbroekstraat onder de nieuwe Boulevardbrug. Ook de vernieuwing van enkele oevers is gepland in 2011.

De werken aan de verhoging van de spoorwegbrug over de Beneden-Nete zullen in 2011 worden verder gezet. Dit totaalproject loopt tot 2013.

De herinrichtingsstudies van de Boven-Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle zullen worden verder gezet..

Baggerwerken

Als gevolg van sedimenttransport komen jaarlijks belangrijke hoeveelheden specie in de waterwegen terecht. Om de scheepvaart en de waterafvoer te kunnen blijven garanderen zijn baggerwerken noodzakelijk.

Realisaties 2010

Op verschillende waterwegen zijn baggerwerken uitgevoerd. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- kanaal Ieper-IJzer: Ieper is terug vlot bereikbaar voor de pleziervaart en de passagiersvaart
- kanaal naar Charleroi: zwaaikom van Ruisbroek wordt gebaggerd
- kanaal Leuven-Dijle: start onderhoudsbaggerwerken in kanaalpand Barebeek – Boortmeerbeek sluis

Na het bekomen van de nodige vergunningen en de vrijgave van het stortvak door de milieu-inspectie, werden in juni 2010 de stortactiviteiten te Kruibeke opgestart op de Argex site. Er werden reeds diverse

partijen niet-herbruikbare specie en verontreinigde grond aangevoerd. Eind september 2010 bedroeg het reeds gestorte volume ruim 36.000 m³.

W&Z consulteerde de markt om ontwaterings- en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie aan te leveren als noodzakelijke schakel tussen het baggeren en de bergingscapaciteit waarover deze waterwegbeheerder reeds beschikt.

Door DS zijn op het kanaal naar Beverlo lokale ondiepten verwijderd om een bedrijventerrein beter bereikbaar te maken voor overslagactiviteiten.

De versmalling van het Albertkanaal ter hoogte van de brug van Vroenhoven werd volledig verruimd en gebaggerd. De doorvaart ter plaatse kan nu veel vlotter en veiliger gebeuren.

Op het kanaal Bocholt-Herentals werden ter hoogte van sluis 2 Mol onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd.

Te realiseren 2011

Om op de grote vaarassen van het Leie- en Boven-Scheldebekken de diepgang te verzekeren, zal W&Z baggeren op plaatsen die snel aanslibben. Ook zullen de onderhoudsbaggerwerken op het kanaal Leuven-Dijle verder gezet worden.

Te Halle zal de Bospoortbrug in afwachting van herbouw, een tijdelijke herstelling krijgen.

Op het kanaal Ieper-IJzer zal de vaargeul verder worden verruimd en op het kanaal naar Charleroi zullen de zwaaikommen van Lot en Halle gebaggerd worden.

De baggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten worden door DS aangevat.

De ondieptes ter hoogte van de aansluiting van het kanaal Dessel-Kwaadmechelen met het Albertkanaal te Ham worden verwijderd.

DS zal op het kanaal Bocholt-Herentals ter hoogte van sluis 1 Lommel en sluis 3 Mol onderhoudsbaggerwerken uitvoeren. De baggerwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Dessel en Ravels werden opgestart.

In 2011 zal op de Argex site de constructie van de overslagzone afgerond worden en worden bijkomende stortvakken ingericht, teneinde de continuïteit te verzekeren. In 2011 wordt verder gewerkt aan het GRUP via het integratiespoor. Hiervoor werd de plan-MER-procedure in 2010 reeds opgestart.

Gelet op de beperkt beschikbare budgetten zulllen de waterwegbeheerder zorgvuldig moeten afwegen waar baggerwerken bij voorkeur worden uitgevoerd in functie van het behouden van de diepgang en het verruimen van de toegankelijkheid van de waterwegen.

Onderhouden en vernieuwen van het netwerk van waterwegen

Een goed onderhouden infrastructuur is noodzakelijk om vertragingen, wachttijden en verliesuren tot het minimum te beperken. Bij een in goede staat verkerend patrimonium kunnen alle functies van de waterweg tot hun recht. Soms zal onderhoud op zich niet volstaan om de functies van de waterweg te benutten maar is vernieuwbouw nodig omdat de infrastructuur versleten is of niet meer aangepast aan de nieuwe gebruikseisen.

Realisaties 2010

Door de waterwegbeheerders werden verschillende onderhouds- en vernieuwbouwprojecten gerealiseerd. Als voorbeeld kunnen hier worden vermeld:

- preventief onderhoud op de sluis van Oudenaarde (bij scheepvaartstremming) om de bedrijfszekerheid te verbeteren
- structureel onderhoud aan de sluizen in Moen en Bossuit en aan de stuw van de tijsluis van Dendermonde
- nieuwe wachtpalen voor beroepsvaart zijn geplaatst in Melle en de houten staketsels aan het ponton van Hemiksem zijn vervangen

- Dijle: de Benedensluis in Mechelen kreeg nieuwe sluisdeuren aan de afwaartse kant. Beveiligingswerken werden uitgevoerd en muren gerenoveerd
- Demer. Ter hoogte van de 's Hertogenmolens te Aarschot zijn oeververdedigingswerken uitgevoerd.
- Op de linkeroever van de Beneden-Nete werd de dijk hersteld. Aan de Schoonaardebrug werd een afzakking hersteld.

De herbouw van brug Beek (Bree) over de Zuid-Willemsvaart werd door DS voltooid.

De bouw van een nieuwe vaste brug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Arendonk ter vervanging van ophaalbrug 4 is in uitvoering.

Langs het kanaal Bocholt-Herentals in Geel en Olen werd over geruime afstand de oeververdediging vernieuwd, het dijklichaam hergeprofileerd en het jaagpad heraangelegd.

Te realiseren 2011

De waterwegbeheerders zetten in 2011 hun onderhoudsprogramma verder. Enkele voorbeelden hiervan voor W&Z zijn de vernieuwing van oude sifons op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het kanaal Gent-Oostende, de revisie van elektromechanische uitrusting van verschillende bruggen, het buitengewoon onderhoud aan jaagpaden en leuningen en het herstel van het wegdek van de Boudewijnbrug te Brugge. Ook het structureel onderhoud van de Zwartehoekbrug over de Dender in Aalst wordt voorbereid.

Daarnaast worden in Gent de kaaimuren in het oude Havengebied gerenoveerd. Op de Boven-Schelde te Zwijnaarde plant W&Z de studie van een nieuwe wacht- en loskade op de plaats van de ingestorte kaaimuur en in Nieuwpoort voorziet zij de tweede saneringsfase van het nautisch eiland.

W&Z zal de zinkdeuren van de sluis in Zemst vernieuwen om de doorgang van de scheepvaart op het Zeekanaal opwaarts deze sluis te verzekeren.

W&Z zal de derde fase van de herstelling van de Baanbrug van Boom uitvoeren.

De vernieuwing van ophaalbrug 11 over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Brecht wordt voorbereid door DS.

Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is een project van oeverrenovatie gepland.

In Dessel, langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, is de vervanging van de duiker van de Voorste Nete gepland.

Op verschillende locaties langs het Schelde-Rijnkanaal en het Albertkanaal zijn bestortingen van de onderwatertaluds gepland.

Kaaimuren/overslagpunten

De bouw van laad- en losinstallaties -in het bijzonder deze van PPS-kaaimuren- blijven een belangrijk drempelverlagend instrument om goederen van en naar de Vlaamse waterwegen te krijgen en bijkomende goederentrafiek op de waterweg te krijgen.

Realisaties 2010

De PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren is door de waterwegbeheerders consequent verder toegepast. De jaarlijkse evaluatie van het project toonde aan dat in 2009 door het project ca 650 duizend vrachtwagenritten konden vermeden worden met de in bedrijf zijnde kaaimuren.

Aangezien het project slechts tot 31/12/2010 de goedkeuring van de Europese Commissie heeft, werd het initiatief genomen om deze ook voor de volgende zes jaar te verwerven.

Te realiseren 2011

Aan de realisatie van de al vóór 31/12/2010 goedgekeurde kaaimuurprojecten wordt verder gewerkt.

Voor zover de Europese Commissie haar goedkeuring verleent voor de volgende periode 2011-2016 zullen de waterwegbeheerders blijven samenwerken met de private sector voor de bouw van kaaimuren. Dit gebeurt met het oog op de verdere ontsluiting van watergebonden gronden.

2.1.5. Veilige infrastructuur

Bij de aanvang van de 21ste eeuw scoorde Vlaanderen in vergelijking met overige Europese landen niet goed op het vlak van verkeersveiligheid. De Vlaamse Regering besloot een grootschalige inhaalbeweging op punt te stellen en makte daarom bijkomende budgetten vrij (FFEU-middelen). Naast bijkomende aandacht voor handhaving, educatie en sensibilisatie, werd een project opgezet om de meest dringende infrastructurele knelpunten weg te werken. Zo werd er een lijst van 800 gevaarlijke punten samengesteld. Deze werden aangeduid op basis van de toenmalige ongevalstatistieken, van telkens drie jaar (1997-1999, 1998-2000, 1999-2001). Eind 2002 werd het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' opgestart. De Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV 3V) werd als partner geselecteerd voor de opvolging van dit project. Zij werden aangesteld als gedelegeerd bouwheer, en kregen ook de opdracht voor het opmaken van alle voorontwerpen van deze 800 gevaarlijke punten.

Realisaties 2010

Sinds december 2008 is er een nieuwe beperkte overeenkomst met de tijdelijke vennootschap TV 3V. TV TV 3V zal de lopende projecten behandelen tot het einde van de fase waarin ze zich bevinden (bv. fase ontwerp). Vervolgens zullen de territoriale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer de projecten overnemen. Minder dan 20 % van deze punten en zones dient op dit moment nog aanbesteed te worden. Het FFEU zal de verdere afwerking van dit project financieren.

Tegen eind 2010 zal:

- 95% van de definitieve ontwerpen goedgekeurd zijn,
- 90% van de projecten zullen ook aanbesteed zijn,
- 65% van de projecten volledig uitgevoerd zijn.

AWV blijft ook via de gewone werking investeren in een betere verkeersveiligheid. De (federale) ongevallengegevens worden jaarlijks gekoppeld aan de hectometerpunten van de gewestwegen. Op basis van deze gegevens en de verwerking via een objectieve behoefteanalyse, kunnen we nieuwe gevaarlijke punten ontdekken. Deze objectieve analyse gebeurt aan de hand van de ongevalsgegevens over een periode van drie jaar waarbij rekening wordt gehouden met het aantal dodelijke slachtoffers (30 dagen), het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden. Deze nieuwe projecten worden dan in het jaarlijkse investeringsprogramma opgenomen.

Enkele voorbeelden van investeringen in veiligheid zijn:

- N277 x N211 te Meise,
- Fietsersbrug over N31 (t.h.v. Tillegemdreef) (Brugge),
- N13 x N153 x N152 te Herentals,
- N76 x Nieuwe Kuilenweg te Genk,
- N442 Erpe (N9) (Erpe-Mere).

In het kader van de opdracht "Uitbouw van het Vlaams Tunnelcentrum" werd in 2010 gestart met de opmaak van As-builts en veiligheidsdossiers van de Tijsmanstunnel en de drie TERN-tunnels (Kennedy-Craeybeckx- en Vierarmentunnel).

Te realiseren 2011

Er wordt verder gewerkt aan project "Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen". Nieuwe projecten t.v.v. de verkeersveiligheid worden op basis van de objectieve criteria opgenomen in het investeringsprogramma.

De veiligheidsanalyses in het kader van het tunnelbeheer zullen in de volgende jaren ook voor de andere tunnels worden verder gezet.

De "Studie ter bepaling van de technische specificaties van verlichtingspalen voor het Vlaamse Wegennet en classificatie van het paaltype volgens wegprofiel" is gepland voor 2011.

2.2. De economische poorten – de zeehavens en de luchthavens – versterken

2.2.1. Multimodale terminals/hotspots ontwikkelen

Inland terminals waterwegen

Er is veel nood aan opslag- en overslagcapaciteit van containers en andere goederen. Daarom is een weloverwogen verdere uitbouw van het netwerk van inlandcontainerterminals en regionale overslagcentra noodzakelijk.

Om de concurrentiepositie van de binnenvaart te verbeteren, wordt de opzet van samenwerkingsverbanden tussen verschillende terminals en binnenvaart-ondernemers sterk aangemoedigd.

Realisaties 2010

In 2010 zette W&Z de uitbouw van het terrein te Aalter voort.

Met de stad Aalst is een overeenkomst afgesloten voor de ontwikkeling van een watergebonden bedrijventerrein langs de Dender. Daarnaast neemt W&Z ook nog actief deel aan de ontwikkeling van terreinen te Gent (Zwijnaarde), Antwerpen (Investeringszone Petroleum Zuid) en Boom (Noeveren).

DS startte het project voor de uitbouw van een regionaal overslagcentrum langs het Albertkanaal in Grobbendonk op.

Het overleg inzake de samenwerking tussen verschillende containerterminals op het Albertkanaal werd gestimuleerd.

Te realiseren 2011

De terreinen die duurzaam ontwikkeld kunnen worden, zullen –rekening houdend met de mogelijke bundeling van goederenstromen en multimodale ontsluitingen, ontwikkeld worden. De waterwegbeheerders gaan actief op zoek naar bijkomende opportuniteiten in het kader van watergebonden bedrijventerreinen en inland terminals op basis van duurzame criteria.

Extended gateways concept

Realisaties 2010

De POM's hebben de voobije jaren in samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Logistiek een logistieke kaart voor hun provincie opgesteld. Daarin werden duidelijk de zones aangeduid met logistiek potentieel. Deze kaarten zijn vervolgens geïntegreerd tot één geheel onder de noemer 'extended gateway Vlaanderen'

Te realiseren 2011

Vanuit het beleidsdomein MOW wordt er continu op toegezien dat de implementatie van het concept extended gateways meegenomen wordt in ruimtelijke uitvoeringsplannen.. Bovendien wordt in overleg met het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening bekeken hoe de logistieke hotspots best verankerd worden in het nieuw Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

2.2.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid

Toegankelijkheid maatgevende schepen

Realisaties 2010

Haven van Antwerpen:

In afwachting van een verdiepte Schelde is de nautische toegankelijkheid van de Antwerpse haven reeds opmerkelijk verbeterd door de nieuwe op- en afvaartregeling, die begin december 2009 is uitgevaardigd. Schepen langer dan 360 meter kunnen nu onder bepaalde voorwaarden naar Antwerpen varen. Belangrijk is ook dat in de nieuwe regeling de maximale diepgang bij afvaart voor schepen tot 340 meter is vastgelegd op 14,8 m (voorheen 14,0 m). Voor schepen met een lengte vanaf 340 m kan met een diepgang tot 14,0 m (voorheen 13,0 m) worden afgevaren.

De nieuwe regeling heeft dus de vaarmogelijkheden naar de haven van Antwerpen reeds opmerkelijk verruimd en de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen versterkt.

Per 1 augustus 2010 is, na voltooiing van de tussenfase van de Scheldeverdieping, de maximale diepgang voor schepen tot 340 m lengte opgetrokken tot 15,0 m. Hiermee is een belangrijke grens overschreden. Verder zijn de tijvensters voor de containervaart verruimd met 1 tot 2 uur.

Haven van Gent:

De proefperiode voor het optrekken van de maximale scheepsbreedte op het kanaal Gent-Terneuzen van 34 naar 37 meter is in maart 2010 succesvol afgerond.

Haven van Zeebrugge:

Om bij toenemend verkeer naar de haven van Zeebrugge de veiligheid te waarborgen, diende de vaargeul naar de haven van Zeebrugge, Pas van het Zand, te worden aangepast. Uit een simulatiestudie bleek dat de veiligheid aanzienlijk zou vergroten indien, op de kruising van het Pas van het Zand en de vaarpassen van de Noordzee, een verbreding zou worden uitgevoerd. Hiertoe werd in het najaar 2008 tot medio 2009 een nieuwe zwaaicirkel en een verbreding ter hoogte van het knooppunt Pas van het Zand en Scheur West en Oost, gecreëerd.

In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium werd een interdisciplinair onderzoeksprogramma opgezet dat tot doel heeft mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de nautische toegang tot de haven van Zeebrugge te verbeteren, met vooral aandacht voor de reductie van het stroomvenster dat de toegang voor de grotere schepen tot de haven rond hoogwater beperkt, en voor de reductie van de slibintrusie in de voorhaven en aldus verminderde onderhoudsbaggerwerken in die zone.

Haven van Oostende

Om de toegankelijkheid naar de haven van Oostende te optimaliseren werd een nieuwe vaargeul naar de haven gerealiseerd gedurende de periode najaar 2008 tot medio 2010.

Te realiseren 2011

Haven van Antwerpen:

Een volledig gerealiseerde Scheldeverdieping eind 2010 zal uiteraard positieve effecten hebben op de vaarmogelijkheden. Een getij-onafhankelijke vaart zal mogelijk zijn met een diepgang van 13,10 meter, waar dit nu beperkt is tot 11,90 meter. Dit betekent dus dat aanzienlijk meer schepen de Schelde kunnen op- en afvaren zonder rekening te moeten houden met het getij en de waterstand. Dit is vooral van belang voor de containervaart.

Een volledige Scheldeverdieping levert ook grote voordelen op voor de getijgebonden vaart. Het Waterbouwkundig Laboratorium heeft al onderzocht wat hiervoor de theoretische vaarmogelijkheden kunnen zijn. Er wordt nu samen met Nederland bekeken welke van die theoretische mogelijkheden, rekening

houdend met de veiligheid, onmiddellijk of gefaseerd kunnen worden ingevoerd.

Haven van Gent:

De maximaal toegelaten scheepsdiepgang bij opvaart op het kanaal Gent-Terneuzen bedraagt reeds 12,50 m. Voor het optrekken van de diepgang bij afvaart van 12,30 m naar 12,50 m moet nog één proefvaart worden uitgevoerd.

Haven van Zeebrugge:

Het studieprogramma dat in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium werd opgezet wordt verder gezet. Begin 2011 zullen zowel het schaalmodel als het numerieke model operationeel zijn. De voorgestelde aanpassingen aan de haven en omgeving worden bestudeerd en door middel van simulatortests uitgetest door loodsen om de nautische effecten in te schatten. De eerste resultaten worden verwacht eind 2011.

Ontdubbeling van de maritieme toegangen

Realisaties 2010

Financieringsstructuur nieuwe sluisprojecten

Op 8 mei 2009 werd het decreet NV Vlaamse Havens door het Vlaams Parlement aangenomen. Doel van dit decreet is een ambitieus investeringsprogramma realiseren waarbij zo snel mogelijk bijkomende maritieme infrastructuur, in de vorm van 3 zeesluizen, wordt gerealiseerd. We spreken hier over een globale investeringsbehoefte van ongeveer 2 miljard euro voor de 3 projecten samen. Aangezien de middelen om deze infrastructuur te realiseren via klassieke overheidsfinanciering niet voorhanden zijn in de Vlaamse begroting, werd geopteerd voor een privaatrechtelijk overheidsbedrijf. Het decreet voorziet naast de oprichting van het verzelfstandigd agentschap nv Vlaamse Havens tevens de oprichting van een afzonderlijke dochtervennootschap per te realiseren sluis. In elk van deze op te richten dochtervennootschappen zal ofwel het betrokken havenbedrijf en/of een private aandeelhouder de meerderheid van de aandelen aanhouden. Deze dochtervennootschap treedt op als bouwheer van de sluis en doet beroep op één of meerdere aannemers om de sluis te bouwen. Na de bouw zal deze dochtervennootschap de sluis ter beschikking stellen van het Havenbedrijf dat de sluis zal exploiteren. Hiervoor zal het havenbedrijf een vergoeding betalen aan de dochtervennootschap. Het Vlaams Gewest geeft aan het havenbedrijf een subsidie voor de beschikbaarheid van de sluis gekoppeld aan een aantal beschikbaarheidsvoorwaarden. De risico's verbonden aan de realisatie (dus het bouwrisico, inclusief de eventuele meerkosten van de aanleg van de zeesluis), het onderhoud en de exploitatie van de sluis (dus het beschikbaarheidsrisico) zullen niet bij het Vlaams Gewest liggen. Deze risico's zullen door de dochter van de NV Vlaamse Havens of het havenbedrijf worden gedragen.

De oprichting van de NV Vlaamse Havens zal gebeuren op het ogenblik dat er formeel zekerheid is over de meest optimale structuur. De ontwerpstatuten zijn reeds beschikbaar en de samenstelling van de Raad van Bestuur is reeds vastgelegd.

Op 2 juli 2010 werd de financieringsstructuur voor de drie sluisprojecten besproken door de Vlaamse regering. In deze mededeling wordt een stand van zaken gegeven en wordt aangegeven welke beleidskeuzes nog dienen gemaakt te worden.

Tweede sluis Waaslandhaven

De voorbereiding van het bestek voor de bouw de tweede zeesluis Antwerpen Linkeroever werd afgerond en in september 2010 werd de aanbestedingsprocedure in opdracht en voor rekening van de betreffende dochtervennootschap (in oprichting) van de NV Vlaamse Havens opgestart. De bouw– en milieuvergunning werden respectievelijk in februari en maart 2010 reeds afgeleverd aan de afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW. Deze vergunningen zullen worden overgedragen aan de dochtervennootschap.

Het voorbije jaar werd met het GHA onderhandeld over de financieringsbijdrage voor de realisatie van dit project en werden de overeenkomsten die samenhangen met de oprichting van de NV Vlaamse zeehavens en haar dochters voorbereid.

De concessieovereenkomst tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Deurganckdoksluis NV (dochter van de NV Vlaamse Havens) en de subsidieovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen worden momenteel gefinaliseerd, waarna het ESR-advies en de BTW-ruling kunnen worden aangevraagd.

Parallel met de aanbesteding van de werken, zal een onderhandelingsprocedure worden opgestart, voor het aantrekken van de financiering bij de commerciële banken.

Er werd contact genomen met de Europese InvesteringsBank (EIB) die mogelijks tot 50% van het vreemd vermogen kan verschaffen. De nodige gegevens over het project werden overgemaakt aan de EIB. De finale beslissing van de EIB wordt verwacht tegen begin 2011.

Nieuwe sluis Terneuzen

Het Stakeholdersadviesforum (SAF) gaf in januari 2009 advies over het verkennend onderzoek. Zij beoordeelde de alternatieven die uit het onderzoek resulteerden op hun probleemoplossend vermogen.

Het SAF adviseerde dat enkel een grote diepe zeesluis (427m x 55m x 16m) een alomvattende oplossing biedt voor de in de probleemanalyse gesignaleerde problemen.

In maart 2005 hebben Vlaanderen en Nederland een Derde Memorandum van Overeenstemming ondertekend met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium. Daarin werd ondermeer afgesproken de verbetering van de maritieme toegang tot de kanaalzone Gent-Terneuzen gezamenlijk grensoverschrijdend te onderzoeken. Een Vlaams-Nederlandse projectgroep werd gelast met de 'verkenning' naar de maritieme toegang van het Kanaal Gent-Terneuzen. Er werd door bewindslieden een gezamenlijke probleemanalyse vastgesteld. Een waaier van oplossingsrichtingen werd verkend aan de hand van onderzoeken naar maatschappelijke kosten en baten en naar de impact op mens en milieu. De drie meest belovende projectalternatieven bleken de combisluis, de kleine zeesluis en de grote zeesluis, allen gelegen binnen het huidige sluizencomplex. Begin 2009 werd de verkenningsfase formeel afgerond.

<u>Te realiseren 2011</u>

Financieringsstructuur nieuwe sluisprojecten – tweede sluis Waaslandhaven, Strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) Zeebrugge en nieuwe zeesluis Terneuzen

Aangezien het project in Antwerpen zowel technisch als administratief het verst gevorderd is zal gestart worden met de uitvoering van dit project. Momenteel wordt de oprichting van de NV Vlaamse Havens en een dochter voor de bouw van de sluis in Antwerpen verder voorbereid. Er wordt tevens nagekeken in hoeverre het nuttig en wenselijk is om ook de specifieke dochtervennootschappen voor respectievelijk het SHIP-project en/of de nieuwe sluis in Terneuzen op korte termijn op te richten.

De besprekingen met de andere havenbedrijven worden eveneens verder gezet op basis van dezelfde principes, rekening houdend met de financiële draagkracht van de havenbedrijven.

Tweede sluis Waaslandhaven

Na een gunstig ESR-advies en een gunstige BTW-ruling kunnen in 2011 de NV Vlaamse Havens en de dochter voor de bouw van de tweede sluis Waaslandhaven worden opgericht.

Volgens de vooropgestelde planning zullen de werken aan deze sluis starten in de loop van 2011 zodat de tweede sluis in de Waaslandhaven in 2015 in gebruik genomen kan worden

SHIP

De stuurgroep met alle betrokken entiteiten wordt opgestart. Tegen eind 2011 moet het project MER worden afgerond.

Nieuwe sluis Terneuzen

De bewindslieden besloten op 16 april 2009 principieel een planstudiebesluit te nemen zodra overeenstemming is bereikt over de financiering en hierover onderhandelingen op te starten.

Momenteel zijn de onderhandelingen in volle gang. Er werd in deze context een business case opgesteld. Rekening houdend met de vorming van de Nederlandse regering na de parlementsverkiezingen van 9 juni 2010, is de verwachting dat tegen het jaareind een akkoord kan worden bereikt over de financiering.

In afwachting van het te nemen planstudiebesluit heeft de Vlaams Nederlandse Schelde Commissie (VNSC) de projectgroep KGT gelast met optimalisatieonderzoek naar de meest veelbelovende oplossingen uit de verkenning. Via inhoudelijke en organisatorische continuïteit kan tijdens de volgende planfase tijdwinst geboekt worden.

Het is de bedoeling om voor het einde van deze legislatuur de planstudiefase af te ronden zodat nadien de projectfase en de bouw van de grote zeesluis in Terneuzen kunnen starten.

Voldoende investeren in onderhoud van de maritieme toegangen

Realisaties 2010

Amoras

De huidige berging van de baggerspecie in loswallen en onderwatercellen in het haven van Antwerpen heeft haar verzadigingspunt bereikt. Daarom besliste de Vlaamse Regering om de verwerking en berging van deze specie op een nieuwe duurzame manier aan te pakken met de bouw van een mechanische slibontwateringsinstallatie. Het Amoras-project in het havengebied Antwerpen omvat twee luiken: de bouw van de installaties en de exploitatie.

Callemansputte

Tot eind jaren ‘90 werd de baggerspecie, opgehaald bij de onderhoudsbaggerwerken op het Kanaal Gent-Terneuzen, geborgen in de oude zandwinningsput Callemansputte te Zelzate. De capaciteit van dit slibstort is nu volledig benut met natte baggerspecie, waardoor nieuwe specie nu extern moet worden verwerkt en geborgen. Het project Callemansputte heeft als doel het ontwerp, de bouw/inrichting, de financiering, het terbeschikkingstellen, het onderhouden en exploiteren van een slibstort op de site Callemansputte te Zelzate. Dit project moet gezien worden, in het licht van de herwaardering van de site, en het aanbieden van diensten van slibverwerking.

De gunningsleidraard werd verder uitgewerkt en zal normaliter tegen eind 2010 afgewerkt zijn.

Topslib Zeebrugge

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.

De resultaten van de in 2008 en 2009 in het kader van het project “topslib” uitgevoerde terreinproeven met cutterzuiger werden verwerkt en geanalyseerd. Uit de resultaten bleek dat het effect van de toegepaste alternatieve baggermethode leidde tot een tijdelijke en locale verlaging van het topslib. Langdurige effecten van verlaging van topslib zijn niet duidelijk aantoonbaar en bovendien omwille van externe invloeden (weer, getij, scheepvaart, etc) moeilijk rechtstreeks te relateren aan het proefproject.

Te realiseren 2011

Amoras

Tegen eind september 2010 moeten de bouwwerken (fase 1) afgerond zijn. Daarna volgt een opstartfase van 6 maand zodat de installatie vanaf april 2011 kan geëxploiteerd worden.

Callemansputte

In 2011 zal de onderhandelingsprocedure lopen die moet leiden tot toewijzing van de opdracht. Deze procedure zal acht tot twaalf maanden in beslag nemen.

Topslib Zeebrugge

Er is blijvend onderzoek rond de volledige problematiek van de aanslibbing in Zeebrugge, 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.

De bouw van de Slib Test Tank in het Waterbouwkundig Laboratorium laat toe om alternatieve en innovatieve meettechnieken voor het bepalen van de nautische bodem in optimale condities te testen. De meetmethodes die onder laboratoriumcondities goede resultaten geven zullen in situ worden getest.

In samenwerking met de Beheerseenheid Mathematisch Model voor de Noordzee zal in 2011 een alternatief stortschema op het terrein uitgetest worden. Door het aanpassen van de stortstrategie en –frequentie zullen de bestaande stortplaatsen efficiënter gebruikt worden, wat moet resulteren in een kleinere terugvloei van materiaal naar baggergevoelige zones en dus een reductie van de nodige baggerwerken.

Flankerend milieubeleid bij havenuitbouw

Verbetering leefbaarheid woonomgeving

Realisaties 2010

Haven van Gent

In de haven van Gent worden diverse acties genomen om de leefbaarheid te verhogen – zowel projectgebonden (bijv. de geluidsschermen en groenaanleg langsheen spoorlijn 55) als structureel (bijv. de inrichting en aanleg van de koppelingsgebieden in uitvoering van het Gewestelijk RUP 'Afbakening Zeehavengebied Gent - Inrichting R4-west en R4-oost'.

De geluidsschermen en de groenzones langsheen spoorlijn 55 werden aangelegd. Deze geluidsschermen zorgen voor buffering naar de woonkernen van Langerbrugge, Kerkbrugge en het oostelijk deel van Evergem

Deze legislatuur zal invulling worden gegeven aan de inrichting van de diverse koppelingsgebieden in de haven van Gent. Het eerste goedgekeurd inrichtingsplan – dit van Desteldonk noord en Desteldonk zuid – wordt in 2010 aanbesteed.

Haven van Antwerpen

In kader van het project Liefkenshoekspoortunnel is er gestart met de aanleg van leefbaarheidsbuffers om de woonkernen van Kallo en Verrebroek af te schermen. Ten zuiden van de E34 is er een buffer voorzien die de woonkernen van Melsele en Zwijndrecht moet afschermen van de Waaslandhaven. Er zijn geluidsstudies gebeurd en de juiste configuratie van deze buffers zal normaliter eind 2010 worden vastgelegd en mee worden opgenomen in het plan-MER parallelwegenstructuur E34.

Te realiseren 2011

Haven van Gent

In 2011 zal het eerste goedgekeurd inrichtingsplan – dit van Desteldonk noord en Desteldonk zuid – in uitvoering gaan.

Haven van Antwerpen

De leefbaarheidsbuffers in kader van het Liefkenshoekspoor zullen afgewerkt worden.

In het kader van Flanders Port Area zullen de vier havenbedrijven in samenwerking met het departement MOW nieuwe initiatieven uitwerken om omwonenden beter te betrekken bij de havens.

Natuurcompensaties

Realisaties 2010

Haven van Gent

In 2006 werd, in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen, een inventarisatie gemaakt van de natuurwaarden in de Gentse Kanaalzone. Deze inventarisatie resulteerde in 205ha te ontwikkelen natuurdoelstellingen.

Er werden een stuurgroep en diverse werkgroepen opgericht die de realisatie van de 205 ha natuurdoelstellingen zullen begeleiden. Teneinde de locaties voor de realisatie van deze natuurdoelstellingen te kunnen bepalen werd een eco-hydrologische studie opgestart.

Haven van Antwerpen

De natuurcompensaties ten gevolge van de bouw van een tweede sluis in Waaslandhaven en van de spoorbundel zuid worden opgestart in september 2010.

Te realiseren 2011

Haven van Antwerpen

Zolang de definitieve compensatiegebieden zoals voorzien in het nooddecreet voor het Deurganckdok niet volledig gerealiseerd zijn, vergt de instandhouding van de natuurgebieden in de Waaslandhaven blijvende aandacht met aanvullende beheersmaatregelen, te nemen door alle betrokken partijen

Haven van Zeebrugge

De werking van de grondenbank in het kader van het flankerend beleid en de beheerscommissie Natuur worden verder gezet. De Vlaamse Landmaatschappij zal landbouwgronden in de polders, vlakbij de kust aankopen. De aankoop van de gronden maakt deel uit van een aantal begeleidende maatregelen voor landbouwers, die door de geplande infrastructuurprojecten gronden verliezen. Landbouwers die hun grond vrijwillig verkopen zullen conform de regeringsbeslissing van 16 juli 2010 (zoekzone 7 Kwetshage) een extra vergoeding krijgen en waar mogelijk zullen gronden geruild worden.

2.2.3. De werking van de luchthavens verzekeren

Een geïntegreerd luchthavenbeleid, binnen een Europese en internationale context

Opdat Vlaanderen maximaal kan inspelen op de verdere liberalisering van het luchtvervoer, de steeds hogere vereisten op het vlak van luchtvaartveiligheid en luchtvaartbeveiliging en de vermindering van de impact van de luchtvaart op de klimaatverandering, is het noodzakelijk dat een geïntegreerd en globaal Vlaams luchthavenbeleid gevoerd wordt.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal hierin een coördinerende rol vervullen. De administratieve organisatie van het luchtvaartbeleid wordt in de loop van 2011 en 2012 afgestemd op de beheershervorming van de regionale luchthavens en op de rol van de Vlaamse overheid ten aanzien van de luchthaven van Zaventem.

De regionale luchthavens kunnen elk hun rol vervullen binnen een optimale exploitatieomgeving

Met het oog op het behoud van de ICAO-certificaties van de regionale luchthavens worden de noodzakelijke investeringen doorgevoerd met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur, de luchthavenveiligheid en de luchthavenbeveiliging.

Ook na de beheershervorming van de regionale luchthavens, is het Vlaams Gewest als aandeelhouder binnen de Luchthavenontwikkelingsmaatschappijen verantwoordelijk voor de instandhouding van de basisinfrastructuur en het behoud van de ICAO-certificatie.

De noodzakelijke investeringen in de basisinfrastructuur van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem kunnen dan uitgevoerd worden, opdat ook deze luchthaven volledig voldoet aan de ICAO-verplichtingen.

Voor de luchthaven Oostende-Brugge is onder andere de verbreding van de taxiweg noodzakelijk.

Voor de Luchthaven Antwerpen is de realisatie van de veiligheidsstrook (RESA) en het vrijmaken van de baanstrook, tegen ten laatste februari 2013, een essentiële voorwaarde voor het behoud van een code 3C luchthaven. In navolging van het besluit van de Vlaamse Regering over de Oosterweelverbinding werd tevens een besluit genomen over de R11. Teneinde deze RESA te kunnen realiseren, dient de R11 (Krijgsbaan) ter hoogte van de luchthaven ingetunneld te worden. Indien de Luchthaven niet voldoet aan deze veiligheidsnormen, kan ze niet langer functioneren als zakenluchthaven. De Vlaamse Regering wil dit vermijden, onder andere om de werkgelegenheid veilig te stellen. Daarom heeft het Agentschap Wegen en Verkeer als uitvoeringsagentschap de opdracht gekregen om het project voor te bereiden en aan te besteden, rekening houdend met het reeds verrichte studiewerk. Gezien de Raad van State het GRUP "R11 – omleiding Luchthaven Antwerpen" geschorst heeft, wordt de piste van een ondertunneling van de R11 opnieuw voorbereid.

De regionale luchthavens vervullen een belangrijke rol als opleidingscentrum voor piloten. Op elke regionale luchthaven is minstens één pilotenschool aanwezig, waardoor het voor geïnteresseerde jonge mensen mogelijk is om te kiezen voor een beroep in de luchtvaart. De Vlaamse overheid waakt er over dat het bestaande opleidingsaanbod behouden blijft, en waar mogelijk versterkt wordt.

Het is aangewezen dat elke luchthaven zich toelegt op die niche waarin ze het meest concurrentiëel is en de meeste toegevoegde waarde biedt. Hierdoor zijn de regionale luchthavens complementair en vormen ze een goede aanvulling op het luchthavenaanbod op de luchthaven Zaventem.

Vlaamse regionale luchthavens worden beter beheerd

Het decreet van 10 juli 2008, gewijzigd bij decreet van 8 mei 2009, bepaalt een nieuwe beheersstructuur voor de drie regionale luchthavens. Hierbij is de instandhouding van de basisinfrastructuur een taak van de overheid, terwijl de commerciële uitbating van de luchthavens door een private partner dient te gebeuren. Een publieke LOM (Luchthavenontwikkelingsmaatschappij) en een private LEM (Luchthavenexploitatiemaatschappij) zullen hiertoe opgericht worden.

De internationale mededingingsprocedures die moeten leiden tot de selectie van de geschikte LEM-partners voor de luchthavens Oostende-Brugge, Kortrijk-Wevelgem en Antwerpen worden voortgezet. Voor de luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge werden in 2010 de geschikte kandidaten geselecteerd, voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem gebeurde deze selectie reeds in 2009.De geselecteerde kandidaten hebben op 27 september 2010 hun offerte(s) ingediend, deze worden nu beoordeeld door de aanbestedende overheid. Na een onderhandelingsprocedure en een Best And Final Offer door de kandidaten, zullen de LOM en de LEM in 2012 opgericht kunnen worden.

De luchthaven van Zaventem en de luchthavenregio

De uitbouw van een stabiel en rechtszeker kader waarbinnen de luchthaven van Zaventem zich verder kan ontwikkelen is noodzakelijk. Hierbij wordt gestreefd naar een evenwicht tussen de ontwikkeling van de luchthaven en de kwaliteit van de leefomgeving. Afspraken met de federale overheid en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn hierbij van belang. Deze afspraken kunnen vastgelegd worden onder de vorm van een samenwerkingsakkoord. Vanuit diverse beleidsdomeinen, waaronder het beleidsdomein MOW, wordt hiertoe bijgedragen.

Het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthaven van Zaventem wordt voortgezet. De knooppuntfunctie van de luchthaven wordt verder uitgebouwd, evenals de functie van de luchthaven als bestemming voor werknemers en passagiers. In 2011 worden er, nadat het

GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel voltooid is, concrete initiatieven ondernomen. De dossiers aangaande de R0 en het sluipverkeer en de verkeersdruk in de regio Vilvoorde zijn hierbij prioritair.

3. OPENBARE WERKEN MEER DAN MOBILITEIT

3.1. Duurzaam kustbeheer

3.1.1. Multifunctionaliteit van de kust

Realisaties 2010

De kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter en dat verdient speciale aandacht. Bij de uitvoering van investeringswerken en het beheer van het patrimonium pogen we steeds om de verschillende functies op een harmonieuze wijze samen te brengen. Voor het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust vormt het beschermen van de bevolking tegen overstromingen de hoofdopdracht. Daarbij waken we over de integratie van de kustbeveiliging en de ontwikkeling van natuur, recreatie, aantrekkelijkheid en economische activiteiten aan de kust. De badstrandverhogingen die we in 2010 in diverse kustgemeentes hebben uitgevoerd en de eerste fase van de zeedijkrenovatie in Middelkerke verhoogden tevens de toeristisch recreatieve waarde. Bij de herinrichting van de zeewerende duinen in Bredene konden door de aanleg van wandelpaden en een duinovergang het genieten van de natuur en het garanderen van de zeewering gecombineerd worden.

De zandbank te Heist maakt sinds 2009 deel uit van het strand van Knokke-Heist en dus van de zeewering. Om die zeer belangrijke ontwikkeling in te passen binnen de multifunctionele benadering van onze kust beslisten we om een langetermijnvisie te ontwikkelen voor de betrokken kustzone. In het kader van de ontwikkeling van die visie voeren we een socio-economische studie uit die de impact van de verzanding op de toeristische activiteiten en de toeristische sector in detail moet analyseren.

Te realiseren 2011

In 2011 wordt de zeedijkrenovatie in Middelkerke afgerond. Ook de zeedijk van Nieuwpoort en De Haan-Wenduine vragen renovatie om de aantrekkelijkheid en toeristisch recreatieve meerwaarde te verhogen. Deze realisaties zullen gebeuren in samenwerking en in overleg met de betreffende kustgemeentes en zullen ook gekoppeld worden aan de uit te voeren investeringen voor het beschermen van de bevolking tegen overstromingen. Door de combinatie van een golfdempende uitbouw en stormmuurtjes, onder de vorm van zitbanken, trapconstructies of andere architecturaal aanvaardbare afschermingen, gebeurt de realisatie van de zeewerende maatregelen op geïntegreerde wijze. De socio-economische en recreatieve functies nemen we mee in het totaalconcept van de studie.

In het kader van het duinenproject oosteroever in Oostende leggen we de duinovergang ter hoogte van het Militair Hospitaal opnieuw aan. Het onveilige en in de duinen weggezakte pad verwijderen we en een nieuw begaanbaar pad zal de harmonieuze samenhang tussen zeewering, natuur en recreatie herbevestigen.

Met de inrichting van het DG Willemspark te Knokke-Heist wordt naast de natuurlijke ook de educatieve waarde van het kustpatrimonium versterkt. De herinrichting van het DG Willemspark omvat, in uitvoering van het beheersplan, de natuurlijke heraanleg van twee vijvers en het vrijwaren van een educatieve zone met groei van duinenflora.

3.1.2. Veiligheid tegen overstroming vanuit zee

Zeewerende werken om het bestaande kustveiligheidsniveau te handhaven en zeewerende werken in het kader van het OW-plan voor Oostende

Realisaties 2010

De bescherming van de kust tegen overstroming door de zee blijft een prioriteit. De aanvoer van zand naar de stranden (zandsuppleties) is vandaag de voornaamste maatregel om die bescherming te realiseren.

De studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan wordt in 2010 gefinaliseerd. Dit plan is essentieel om de kust in de toekomst te beschermen tegen een superstormvloed. Ondertussen staan we geen achteruitgang van het huidige veiligheidsniveau van de kust toe. Dat huidige veiligheidsniveau moet minimum bescherming bieden tegen een 100- jarige stormvloed.

In de meeste kustsecties is de huidige bescherming tegen overstroming hoger dan dit niveau. Maar in een aantal secties moesten we in 2010 toch zandsuppleties uitvoeren om het huidige veiligheidsniveau te handhaven. Die kustsecties situeren zich te Koksijde, Middelkerke, Oostende, De Haan-Wenduine en Knokke-Heist. Bijzonder vermeldenswaard is het onderhoud van het zogenaamde Noodstrand te Oostende. Dat strand is van cruciaal belang voor de bescherming van het centrum van Oostende tegen overstroming. Het noodstrand legden we in 2004 aan als een voorafname van het OW-plan voor Oostende. Het OW-plan moet Oostende centrum beschermen tegen overstroming door een superstormvloed in combinatie met de verbetering van de nautische toegankelijkheid van de haven.

Te realiseren 2011

In 2011 zullen belangrijke werken gebeuren in het kader van de uitvoering van het OW-plan te Oostende.

Een eerste werk is de renovatie van het Zeeheldenplein met de uitbouw van de zeedijk en de aanleg van een nieuwe zeedijkglooiing t.h.v. dit plein. Door deze werken zal het gedeelte van de harde zeewering van Oostende centrum dat in de toekomst binnen de nieuwe havendammen zal liggen, beschermd zijn tegen een superstorm. Het is duidelijk dat deze werken ook op toeristisch en recreatief vlak een zeer belangrijke meerwaarde voor Oostende zullen betekenen. Na de aanleg van het groeistrand zal Oostende-centrum beschermd zijn tegen een 1000-jarige storm.

Door de aanleg van zeewerende constructies rond de haven wordt de zeewering in de haven op het niveau van bescherming tegen een superstormvloed gebracht.

In 2009 voerden we een verbreding en verhoging van het droog strand op de Oosteroever van Nieuwpoort uit. Deze werken kaderden in de natuurcompenserende maatregelen voor het OW-plan Oostende. In 2011 zetten we die natuurcompenserende maatregelen verder met de bouw van een strandhoofd opgebouwd uit houten palenrijen om het nieuwe strand te stabiliseren en met de aanvang van de afbraak van de bestaande duinvoetversteviging en de overblijfselen van de oude zeedijk.

Tenslotte zullen we ook de zeewerende glooiing in de haven van Nieuwpoort ter hoogte van het nieuwe veer te Nieuwpoort renoveren.

Het geïntegreerd kustveiligheidsplan (GKVP)

Het optreden van stormen vormt één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. Zonder doelgericht kustbeheer en aangepaste maatregelen zou er aan grote delen van de Vlaamse kust een onaanvaardbaar hoog risico op overstromingen bestaan, en zou de sociale en economische ontwikkeling van de kust en haar achterland sterk gehypothekeerd zijn. Het verzekeren van een voldoende hoge mate van kustveiligheid is dan ook een belangrijk aandachtspunt van het Vlaams kustbeleid.

Realisaties 2010

De studie "Geïntegreerd Kustveiligheidsplan".

De studie "Geïntegreerd Kustveiligheidsplan" onderzoekt hoe we de Vlaamse kust met inbegrip van de kusthavens op een minimaal veiligheidsniveau van een 1000-jarige superstormvloed kunnen brengen. Dit plan moet als basis dienen voor het ontwikkelen en waarborgen van een veilige kust met een planhorizon tot 2050. Het plan houdt dus ook rekening met de zeespiegelrijzing.

De resultaten van de veiligheidstoetsing en risicoberekening tonen aan dat voor meer dan een derde van de lengte van de Vlaamse kust maatregelen noodzakelijk zijn om het veiligheidsniveau te verhogen. Dit is verder ook het geval op diverse plaatsen in de havens van Nieuwpoort, Blankenberge en Zeebrugge. De haven van Oostende bestuderen we in een aparte studie.

In de verdere realisatie van het masterplan GKVP identificeren we de zwakke schakels in de zeewering. In het kader van het GKVP hanteren we de volgende drie evaluatiemethodieken om het al dan niet haalbaar, wenselijk en economisch rendabel zijn van de maatregelen te bestuderen om tot beleidskeuzes over te gaan:

- De kosten en baten van alle mogelijke alternatieve beschermingsmaatregelen worden in een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bekeken evenals de natuurcompensatie in de passende beoordeling.
- De milieu-impact in een milieueffectenrapportage (m.e.r.).
- De reductie van het overstromingsrisico na implementatie van de maatregelen waarderen we in een restrisicocijfer.

Het gefinaliseerde plan-MER en maatschappelijke kosten-batenanalyse verwerken we tot een ontwerp masterplan GKVP, waarin we voor alle aandachtszones maatregelen voorstellen om voldoende bescherming tegen de impact van superstormen te bieden.

Deze eerste versie bespreken we tussen september en december 2010 met alle kustgemeenten om hun visie en eventuele input van middelen te integreren in een finaal masterplan dat in december 2011 klaar zal zijn.

Inspecties zeewering en onderhoudssuppleties.

Het primaire doel van het kustveiligheidsbeleid is het veilig stellen van de zogenaamde "eerstelijnszeewering", dit is de meest zeewaartse kustbescherming. De eerstelijnszeewering bestaat uit dijken, strand en duinen, en voor de havens nog uit kaaien, sluizen en stuwen. Bij extreme stormen moet de eerstelijnszeewering weerstaan aan de hoge waterstanden en golven. Falen van de eerstelijnszeewering veroorzaakt overstromingen en schade op de dijken en in het achterland met mogelijk verlies van mensenlevens. Ook in 2010 voerden we de nodige controle-inspecties uit en verzekerden we het huidige beschermingsniveau tegen minimaal een 100-jarige storm via de onderhoudssuppleties in de erosieve zones.

Te realiseren 2011

Het masterplan Kustveiligheid.

Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan zal begin 2011 uitmonden in een Masterplan Kustveiligheid. Dit masterplan zal een beleidsdocument zijn waarin we het algemene concept, de doelstellingen, de uitwerking ervan en de consequenties van het te volgen beleid voor de middellange termijn (tot 2050) uitzetten

Begin 2011 leggen we het masterplan ter goedkeuring voor aan de Vlaamse Regering, waarna de eerste zandsuppleties kunnen aanvatten in de zwakke zones De Haan-Wenduine, De Panne centrum, St. Idesbald, Koksijde centrum en Blankenberge centrum.

Optimaliseren van het technisch ontwerp.

De verdere optimalisatie van het ontwerp kustbeschermingsplan vraagt vooral in de havens en bij aanpassing van de zeedijk de nodige technische studies. Vanaf 2011 zullen we hydraulische studies uitvoeren in de havens van Zeebrugge, Blankenberge en Nieuwpoort voor het optimaliseren van het ontwerp van stormmuurtjes of stormvloedkeringen in de havens. Om de stabiliteit van nieuwe constructies te garanderen is kennis van de grondopbouw ter plaatse vereist. Hiertoe zullen geotechnische onderzoeken worden uitgevoerd. Aangezien er archeologische objecten in het strand kunnen zitten (scheepswrakken, nederzettingen, …) is archeologisch onderzoek vaak aangewezen of nodig.

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal voor de optimalisatie van het technisch ontwerp van bepaalde kustbeschermingsmaatregelen met behulp van numerieke en/of fysische modelproeven extra berekeningen uitvoeren. Hiervoor zal het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust met het Waterbouwkundig Labo een aparte overeenkomst afsluiten.

Overleg met de kustgemeentes.

Om het architecturaal ontwerp van de kustbeschermingsmaatregelen uit te werken is overleg nodig met de kustgemeenten en dienen we een multidisciplinair team samen te stellen bestaande uit experts met een stedenbouwkundige, landschappelijke en technische achtergrond. Naar analogie met het ontwerp van het

Stilling Wave Basin in het kader van het OW-plan Oostende maken we een contract voor architecturaal advies aan de bouwheer op.

Het Zwinproject

Realisaties 2010

In 2010 finaliseren we in overleg met de financierende partners (ANB, provincie Zeeland) en met overige betrokken partijen (gemeente Knokke-Heist, provincie West-Vlaanderen, Nederlandse betrokkenen, …) het inrichtingsplan voor de uitbreiding van het Zwin. Dit inrichtingsplan omsluit de huidige en uitgebreide Zwinvlakte, de nieuwe zeewerende dijk incl. fietspad, uitkijkpunten, … De zeewerende functie van de nieuwe dijk werkten we volgens een geïntegreerde aanpak uit waarbij we een evenwicht vonden tussen de natuur- en de recreatieve beleving van de Zwinvlakte en omliggende gebieden.

In samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij pleegden we overleg met de eigenaars en pachters die gronden bezitten of bewerken in het uitbreidingsgebied. In 2011 kunnen we starten met de aankoop van de gronden onder de nieuw te bouwen dijk en met de flankerende maatregelen voor de getroffen pachters.

Te realiseren 2011

Afhankelijk van het resultaat van de besprekingen met eigenaars en gebruikers zullen we in 2011 via minnelijke schikking of onteigening overgaan tot de aankoop van de gronden voor de nieuw te bouwen Zwindijk. Na aankoop van de gronden en aanpassing van het GRUP kunnen we starten met de bouw van de nieuwe Zwindijk.

3.1.3. Project Vlaamse Baaien 2100

In mei 2009 heeft een partnerschap van Vlaamse waterbouwkundige studiebureaus en specialisten het project ‘Vlaamse Baaien 2100’ voorgesteld. Dit project betreft de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor kustbeheer en -ontwikkeling waarvan de invulling in eerste instantie nauw samenhangt met de doelstellingen van het beleidsdomein “Mobiliteit en Openbare Werken”.

Het concept ‘Vlaamse Baaien’ werd van meet af aan met veel interesse onthaald vanuit de Vlaamse Regering en werd bij de besprekingen voor de nieuwe Vlaamse Regering, omwille van het innovatieve en duurzame karakter van het plan, opgenomen in het Regeerakkoord 2009-2014.

Het project Vlaamse Baaien 2100 vertrekt van een geïntegreerde benadering van de uitdagingen waarmee we bij duurzaam kustbeheer geconfronteerd worden. Daarbij wordt vertrokken vanuit 4 vraagstellingen, die de verschillende uitdagingen omspannen:

- Hoe kunnen we omgaan met de verandering van het klimaat tot 2100? Hoe gaan we om met de verwachte zeespiegelstijging en maken we Vlaanderen veilig tegen overstroming door de zee met een tijdshorizon die op 2100 gericht is?
- Hoe kan de natuur opnieuw meer ruimte krijgen? Door de bebouwing in de laatste 50 jaar langs de kustlijn is de natuur aan de Kust onder druk komen te staan. Het project Vlaamse Baaien 2100 wil een antwoord bieden op de uitdaging om duurzame natuurontwikkeling een plaats te bieden in kustbeheer.
- Hoe kan de kustzone in de toekomst aantrekkelijker gemaakt worden voor toeristen en bewoners? Toerisme is essentieel voor de kuststreek. Het project wil kansen bieden om op dit vlak aantrekkelijk te blijven en mee te groeien met veranderende behoeften.
- Hoe moeten we omgaan met de ontwikkelingen van de jachthavens van Nieuwpoort en Blankenberge, de havens van Oostende en Zeebrugge? De verschillende kusthavens staan voor belangrijke economische uitdagingen, waar het project een antwoord wil op geven. Door ook de Westerscheldemonding in het project Vlaamse Baaien 2100 te integreren ontstaan kansen voor een betere nautische toegankelijkheid van de Scheldehavens, wat zich zal vertalen in een reductie van de kosten in het kader van het onderhoud van de vaarweg, en kansen voor de bevordering van de veiligheid tegen overstroming en van de natuurlijkheid in de Westerschelde.

De toekomstvisie Vlaamse Baaien zal vertaald worden in een pakket van concrete projecten. De realisatie van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan is een basisvoorwaarde voor de tenuitvoerlegging van die projecten. Het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan dient immers de veiligheid van de hele kustzone op te tillen tot het beschermingsniveau van een 1000-jarige storm rekening houdende met de zeespiegelrijzing. Het creëert een solide basis voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van natuur, toerisme en scheepvaart.

Vlaamse Baaien is een initiatief van uitzonderlijke omvang. Om dergelijk ambitieus project in goede banen te leiden, dringt een gefaseerde aanpak zich op. Concreet zullen de eerstkomende maanden en jaren 3 pakketten doorlopen worden. Pakket 1 beslaat de uitvoering van het basisproject, het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan. Pakket 2 omvat de opstelling van een masterplan met een langetermijn visie voor het projectgebied. Pakket 3 beslaat een innovatief onderzoekstraject om de haalbaarheid van de overige projecten in beeld te brengen. Een deel van het onderzoek zal gebeuren binnen het nieuwe samenwerkingsverband 'Ecorise'.

Pakket 1: uitvoering van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan (zie hoger)

Dit project is het basisproject van het initiatief Vlaamse Baaien 2100.

Pakket 2: Masterplan 2050 voor de kustzone

In de tweede fase dient een Masterplan 2050 met een langetermijnvisie voor het projectgebied, uitgewerkt worden.

De opstelling van dit masterplan vereist dat de haalbaarheid van onderzoeksprojecten die mogelijks binnen het project Vlaamse baaien 2100 kunnen ingepast worden, bestudeerd wordt (technisch, vergunningsprocedures, impact op het milieu, kosten/baten voor de zeewering, voor de natuurlijkheid van de kustzone, voor toerisme en recreatie, voor economische ontwikkeling en ontwikkeling van duurzame energie, mogelijkheden voor alternatieve financiering).

Een eerste concept van masterplan moet reeds in 2012 beschikbaar zijn. Tegen die tijd zal immers duidelijk zijn welke projecten voldoende potentieel hebben om in het verdere traject meegenomen te worden.

Daarna zal dit masterplan verfijnd worden, zodat tegen 2014 een definitief document voorhanden is. De finale versie van het masterplan zal een oplijsting omvatten van de projecten die binnen de periode tot 2050 kunnen worden uitgevoerd. Er zal een voorstel gedaan worden inzake de prioritering van de projecten. De uitvoering van de deelprojecten zal nauwkeurig in beeld gebracht zijn.

De tijdshorizon van 2050 is een redelijke aanname en stemt overeen met de tijdshorizon van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan (waarborgen van een veilige kust tot 2050 rekening houdend met de zeespiegelrijzing) dat de eerste stap is in het project Vlaamse baaien 2100.

Pakket 3: innovatief onderzoek

Een innovatief onderzoekstraject dient opgesteld te worden in functie van de concrete uitwerking van de verschillende deelprojecten. Dit onderzoekstraject zal in eerste instantie opgebouwd zijn uit verkennende projecten. In deze fase zal de haalbaarheid van de projecten ten gronde geanalyseerd worden. De complexiteit van de vraagstelling én de beoogde oplossingen maakt de combinatie van deskstudies en terreinproeven noodzakelijk.

Het is de bedoeling om de vereiste onderzoeken gedeeltelijk te laten plaatsvinden binnen het Ecorise-samenwerkingsverband.

De behoefte om kennis en expertise op te bouwen met betrekking tot de ontwikkeling van het Schelde-estuarium en met betrekking tot duurzame waterbouw, meer specifiek het creatief hergebruik van baggerspecie, is in Vlaanderen zeer sterk aanwezig. Vanuit de baggersector, die daarbij werd gesteund door studiebureaus, de academische wereld en de havenbedrijven, kwam dan ook de vraag om een project uit te werken onder de werktitel Ecorise.

Ecorise is een onderzoeksforum, dat wetenschappelijk onderzoek voert met het oog op het ontwikkelen van toepasbare kennis in het kader van verschillende concrete projecten. Het is een samenwerkingsverband tussen overheid en private sector, met als doel nieuwe wetenschappelijke kennis te genereren over het Integraal Rivier-, Water- en Kustbeheer in België, en de expertise die daarover reeds aanwezig is, te bundelen en te versterken. Aan de kant van de Vlaamse overheid betreft dit zowel de minister bevoegd voor wetenschap als mijzelf.

In het bijzonder wordt aandacht besteed aan het innovatief en creatief omgaan met baggerspecie, en de manier waarop baggerspecie kan ingezet worden in grootschalige projecten, om op die manier om te gaan met de uitdagingen waarmee onze kust en het Schelde-estuarium geconfronteerd worden, alsook het bestuderen van de morfologische en ecologische effecten van deze projecten.

Via de uitvoering van proefprojecten op het terrein zal alle beschikbare kennis in Vlaanderen gebundeld worden. Het is ondermeer de bedoeling om het baggerspecie-gerelateerd onderzoek dat vereist is in het kader van het project 'Vlaamse Baaien 2100' te laten plaatsvinden binnen het Ecorise-samenwerkingsverband.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt het voortouw bij de aansturing van het project. Een stuurgroep Vlaamse Baaien 2100 begeleidt de verdere uitwerking van het project.

Gelet op de betrokkenheid van de beleidsdomeinen Toerisme, Economie, Leefmilieu en Innovatie, zullen deze betrokken beleidsdomeinen uitgenodigd worden om een vaste vertegenwoordiger aan te duiden in de stuurgroep. Ook de federale overheid en de baggersector zullen gevraagd worden (een) vertegenwoordiger(s) af te vaardigen.

De multifunctionele en beleidsoverschrijdende stuurgroep is verantwoordelijk voor de strategische keuzes, de prioritering, de afstemming en de bestuurlijke terugkoppeling naar de beleidsmakers. De stuurgroep is opgevat als een overkoepelend orgaan, dat zal instaan voor de aansturing van en de afstemming tussen verscheidende onderliggende werkgroepen. De voornaamste doelstelling van de stuurgroep is om in 2014 een gedragen masterplan voor te leggen.

Realisaties 2010

De Stuurgroep Vlaamse Baaien 2100 die de verdere uitwerking van het project begeleidt werd opgericht. Wij bereidden de oprichting van de stichting Ecorise voor. Hiermee wordt de samenwerking tussen overheid en private sector formeel vastgelegd.

Te realiseren 2011

We richten de stichtign Ecorise op. De onderzoeksprojecten die in aanmerking komen om in het Vlaamse Baaien-project ingeschreven te worden, worden grondig doorgelicht om te bepalen welke projecten voldoende potentieel hebben om verder meegenomen te worden. Een onderliggend onderzoeksprogramma zal vastgelegd worden om leemtes in de kennis op te vangen.

3.2. Integraal waterbeleid

De Vlaams minister bevoegd voor het Leefmilieu en het Waterbeleid heeft de bevoegdheid voor de coördinatie en de organisatie van de planning van het integraal waterbeleid. Verschillende diensten van het beleidsdomein MOW vervullen hun rol binnen het integraal waterbeleid door hun vertegenwoordiging in de Coördinatie Commissie Integraal Waterbeleid (CIW) en door het toepassen van de principes van geïntegreerd waterbeleid bij het beheer van de waterwegen. Het beleidsdomein MOW vervult een voortrekkersrol in de CIW-werkgroepen bekkenwerking, waterkwantiteit, overstromingsrichtlijn, watersysteemkennis, bagger- en ruimingsspecie. Tevens speelt het departement MOW ook een belangrijke rol in de ad hoc werkgroep die opgericht werd om de vereenvoudiging en de afstemming van de regelgeving met betrekking tot het integraal waterbeleid voor te bereiden. Daarnaast zijn de waterwegbeheerders en het departement ook actief aanwezig in diverse fora van het integraal waterbeleid.

Enerzijds passen de waterwegbeheerders de principes van geïntegreerd beleid toe in het beheer van de waterwegen in functie van de multifunctionaliteit ervan en bieden zij duurzame oplossingen voor

problemen als wateroverlast en verdroging. Anderzijds zijn ze ook de initiatiefnemers van acties in de bekkenbeheerplannen en van maatregelen in de stroomgebiedbeheerplannen.

De Richtlijn van het Europees parlement en de Raad *'over beoordeling en beheer van overstromings-risico'*, wordt door wijziging van het Decreet betreffende het Integraal Waterbeleid geïmplenteerd (BS 19/08/2010). Het beleidsdomein MOW heeft in belangrijke mate bijgedragen aan het tot stand komen van deze implementatie..

3.2.1. Van een integraal waterbeleid naar een geïntegreerd waterbeleid

Vanuit het beleidsdomein MOW wordt expertise ingebracht en wordt er afgetoetst met de andere beleidsdomeinen. De projecten worden telkens in de gepaste fase getoetst met de sectoren en de andere beleidsdomeinen. De basiswaarden veiligheid, economie en kwaliteit zijn daarbij kadervormend.

Met het oog op een verbeterde efficiëntie en effectiviteit wordt een evaluatie van de structuren en procedures uitgevoerd.

Realisaties 2010

De Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid keurde principes goed voor de vereenvoudiging en de afstemming van de regelgeving inzake het integraal waterbeleid.

- integratie van de verschillende plannen integraal waterbeleid in de waterbeleidsnota en de stroomgebiedbeheerplannen,
- het ineenschuiven van de plancycli en het verminderen van het aantal openbare onderzoeken,
- bepalingen van eerder praktische aard uit het DIWB halen,
- acties van de integraalwaterbeheerplannen in een indicatief meerjarenprogramma opnemen,
- aanpassen van de rol en de samenstelling van de bekkenstructuren en de waterschappen.

Het beleidsdomein MOW heeft een voortrekkersrol gespeeld bij de totstandkoming van de door de CIW goedgekeurde vereenvoudigingen.

Te realiseren 2011
In 2010 zullen we, met het oog op de vereenvoudiging en de afstemming van de regelgeving, de wijzigingen van het Decreet inzake Integraal Waterbeleid voorbereiden.

3.2.2. De Europese kaderrichtlijn Water, de Europese Overstromingsrichtlijn en het Vlaams decreet Integraal Waterbeleid verder implementeren

De bekkenbeheerplannen worden verder uitgevoerd. De watewegbeheerders voorzien hiervoor de nodige projecten in de investeringsprogramma's. De Vlaamse Regering stelde de stroomgebiedbeheerplannen vast. De Europese Overstromingsrichtlijn werd vertaald in een wijziging van het Vlaams Decreet Integraal Waterbeleid.

Realisaties 2010

De stroomgebiedbeheerplannen werden vastgesteld door de Vlaamse Regering en overgemaakt aan de Europese Commissie. De waterwegbeheerders hebben voor de vaststelling van de stroomgebiedbeheerplannen werk gemaakt van een selectie van realistische en haalbare aanvullende maatregelen.

De omzetting van de Europese Overstromingsrichtlijn is gebeurd en de Vlaamse Regering aanvaardde een voorstel voor het niet uitvoeren van de voorlopige risicobeoordeling.. De eerste rapportering aan Europa, waarin de bevoegde autoriteiten en beheerseenheden aangegeven worden is tijdig ingediend. Binnen de CIW en binnen de Internationale Riviercommissies werd een structuur gecreëerd om de uitvoering van de richtlijn op te volgen.

Voor de overstromingsgevaarkaarten en de overstromingsrisicokaarten werd een plan van aanpak opgemaakt.

Te realiseren 2011

Het plan van aanpak voor de opmaak van de overstromingsrisicobeheerplannen wordt gefinaliseerd. Tegen eind 2011 zullen de eerste overstromingsgevaarkaarten en overstromingsrisicokaarten gemaakt zijn.

3.3. Inzetten op het beheersen van de waterkwantiteit

Het beheersen van het waterpeil is cruciaal voor de scheepvaart, maar ook voor het verzekeren van de veiligheid van de bevolking en de bescherming van bedrijven en landbouw- en natuurgebied tegen (ongewenste) overstromingen. Er wordt gewerkt aan het verzekeren van een voldoende hoog veiligheidsniveau tegen overstromingen. Dit veiligheidsniveau wordt bepaald in functie van het risico. Dit betekent dat het veiligheidsniveau hoger zal zijn in dichtbevolkte of economisch waardevolle gebieden dan in agrarische gebieden of natuurgebieden.

Realisaties 2010

W&Z ontwikkelt in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium projecten ter verbetering van de waterhuishouding, met het oog op optimale scheepvaartmogelijkheden en voorkomen van overstromingen.

In 2010 is binnen het Sigmaplan verder gewerkt aan de realisatie van het 600 ha grote gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) Kruibeke-Bazel-Rupelmonde dat onderdeel is van het oorspronkelijke Sigmaplan van 1977.

Daarnaast is in 2010 verder gewerkt aan het Vlaams gedeelte van het intergetijdegebied Hedwige-Prosperpolder en het deelgebied Wijmeers van het project Kalkense Meersen van het geactualiseerde Sigmaplan. Tevens werden in 2010 de dijkwerken in het kader van de estuariene natuurontwikkeling ter hoogte van de zone Noordkasteel tot Fort-Filip te Antwerpen opgestart. De uitvoering van de inrichtingswerken van het project Burchtse Weel zijn ook verder gezet.

De projectMER's en de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de andere 2010 proejcten uit het sigmaplan zijn gefinaliseerd. De technische aanbestedingsdossiers van deze projecten zijn momenteel in voorbereiding ten behoeve van de verdere aanbesteding en uitvoering.

Een aantal andere prioritaire dijkverhogings- en verstevingswerken zijn opgestart of verdergezet.

In het kader van de waterhuishouding binnen het IJzerbekken zijn de omloopriolen rond de sluis Boezinge-Dorp gebouwd en is er gestart met de bouw van de stuwgeul rond de sluis Boezinge-sas.

De bouw van de nieuwe stuw op de Boven-Schelde in Asper en ontwerpstudies voor de nieuwe stuw van Kerkhove zijn afgerond.

Op de Dender zijn de werken voor de uitwateringsconstructie aan het Denderbellebroek door W&Z verder gezet. Ten laatste begin 2011 zal deze constructie in gebruik genomen kunnen worden, wat de veiligheid tegen overstromingen in de Denderstreek gevoelig zal verhogen.

Na het afronden van het Maasdijkenprogramma wordt in het gebied van de Gemeenschappelijke Maas, waar mogelijk, op een gecontroleerde manier ruimte gegeven aan de rivier.

De veiligheid tegen overstromingen langsheen de Maasvallei is door DS verder verhoogd met de uitvoering van verschillende ingrepen, en dit in grensoverschrijdend overleg.

De werken aan de zomeroever te Hochter Bampd en Herbricht zijn al voor 80% gerealiseerd.

Te Kotem Hal zijn 3 woningen, gelegen in het winterbed van de Gemeenschappelijke Maas, die een obstakel vormden voor het water, afgebroken. Hierdoor is niet alleen schade aan deze woningen vermeden maar is eveneens een belangrijk obstakel voor het water weggenomen.

Te realiseren 2011

De werken aan de nieuwe stuw van Kerkhove zullen aanvangen in 2011. Dit is de laatste te vernieuwen en ontdubbelen stuw op de Boven-Schelde.

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan zal in 2011 verder gaan. Voor het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zal dan de afwerkingsfase van het gebied worden ingezet. Verder zal 2011 vooral in het teken staan van het verder zetten van de werken aan de Hedwige-Prosperpolder en de inrichtingswerken binnen de cluster Kalkense Meersen. Voor de andere clusters uit het Sigmaplan zullen de inrichtingswerken voor de 2010-projecten opstarten. Het dijkenprogramma zal eveneens verder gezet worden.

Tegen eind 2011 zal DS bijkomende maatregelen nemen omop een duurzame wijze de veiligheid tegen overstromingen in de Maasvallei verder te verhogen. De werken te Hochter Bampd en Herbricht zullen volledig afgerond worden. Te Kotem Hal zal het zomerbed verbreed worden. Om de grindplas beter in te schakelen in het riviersysteem zal DS De zomerdijk van Bichterweerd verlagen. Op het grondgebied van Dilsen-Stokkem zal de terreinverlaging van de Kogge Greend gerealiseerd worden. DS zal de in- en uitlaatconstructie van de westelijke plas van Negenoord volledig afwerken.

Droogteproblematiek aanpakken en laagwaterscenario's opmaken

Waterbeheersing betekent ook dat bij een tekort aan water een aangepast beheer kan gevoerd worden. Het Albertkanaal vraagt hier bijzondere aandacht zodat de verschillende gebruikers kunnen beschikken over kanaalwater.

Realisaties 2010

De effecten van klimaatwijzigingen op de rivierafvoer is voor alle Vlaamse bevaarbare rivieren berekend en hebben impact op zowel hoog- als laagwatersituaties.

Daarnaast is voor enkele studiegebieden gekeken welke gedetailleerde modellen kunnen bijdragen tot een betere inschatting van de gevolgen van klimaatverandering op onze hydrologie en rivierafvoeren. Voor de Maas gebeurde dat in het kader van een Europese studie.

Het project voor de bouw van pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal is door DS is opgestart. Een eerste realisatie in Ham is aanbesteed.

Te realiseren 2011

In 2011 zal een regionaal waterbalansmodel van Vlaanderen worden opgesteld. Dit model zal rekening houden met de belangrijkste watergebruikers en de interactie met de naburige landen en regio's. Het model zal gebruikt kunnen worden bij het uitwerken van projecten om verschillende scenario's en alternatieven te analyseren onder een integrale aanpak en met focus op laagwaterscenario's.

De bouw van de pompinstallaties op het sluizencomplex van Ham zal in het najaar 2010 starten zodat tegen de zomer van 2012 deze installaties operationeel zijn. In periodes van voldoende waterbeschikbaarheid is de installatie inzetbaar als waterkrachtcentrale om duurzame energie op te wekken. Dit kadert ook in de strategische visie watervoorziening en watergebruik goedgekeurd door de CIW.

Rationeel watergebruik stimuleren

Op 9 december 2009 werd de strategische visie watervoorziening en watergebruik goedgekeurd door de CIW. In deze visie wordt aangegeven hoe de watervoorziening en het watergebruik in het Vlaams Gewest verzekerd kunnen worden met minimale negatieve gevolgen voor het milieu. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zal rekening houden met deze visie bij de opmaak van investeringsprogramma's

Te realiseren 2010

In 2011 installeert DS pompen op het sluizencomplex Ham van het Albertkanaal zodat bij extreme droogte de recuperatie van een deel van het gebruikte water mogelijk is (zie hoger).

De ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium 2010 uitvoeren

De opmaak van de noodzakelijke monitoringprogramma's voor het evalueren van de effecten van de verschillende projecten binnen de Ontwikkelingsschets 2010 was de aanleiding voor de oprichting van MONEOS. Er werd tevens een monitoringplan opgesteld voor de opvolging en de evaluatie van mogelijke effecten van de vaargeulverruiming (Moneos-T).

MONEOS betreft een geïntegreerd monitoringprogramma voor het Schelde-estuarium, waarbij aandacht besteed wordt aan zowel de systeem- of toestandsmonitoring, als aan de projectmatige effectmonitoring.

MONEOS wil voldoen aan de volgende drie doelen:

- monitoring van de fysieke toestand van het estuarium om de Lange Termijnvisie-doelen voor de drie luiken (veiligheid, toegankelijkheid, natuurlijkheid) te kunnen opvolgen,
- effectmonitoring van de projecten voor deze luiken,
- toestandsmonitoring die noodzakelijk is voor KRW (Kaderrichtlijn Water) en Natura 2000.

Het programma geeft aan welke parameters, waarom, met welke frequentie en op welke locaties gemeten moeten worden.

Het monitoringprogramma bestaat uit zes onderdelen: hydrodynamiek, morfodynamiek, diversiteit habitats, fysico-chemie, diversiteit soorten en ecologisch functioneren.

Realisaties 2010

De vastgestelde projecten van het geactualiseerde Sigmaplan wordt momenteel verder uitgewerkt. (cfr. hoofdstuk 3.3.).

Er is een MONEOS-meetcampagne om de effecten van de maatregelen uit de ontwikkelingsschets op te volgen. Deze campagnes vragen belangrijke financiële en personele inspanningen van verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein MOW.

Te realiseren 2011

De verdere uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 en het geactualiseerde Sigmaplan is voorzien. Voor de concrete werken kan worden verwezen naar hoofdstuk 3.3.

Instaan voor crisiscommunicatie

Om de schade te beperken in periodes van (dreigende) wateroverlast worden het monitoringsysteem, de voorspellings- en verwittigingssystemen verder uitgewerkt. Dit zowel voor de kust als voor de waterwegen. Het RIS speelt een belangrijke rol bij de communicatie met de scheepvaart. Deze systemen zijn evenzeer belangrijk in droge periodes met lage waterstanden.

Realisaties 2010

Het voorspellingssysteem van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) is verder uitgebouwd door de voorspellingsmodellen verder te optimaliseren. De operationele voorspellingsmodellen voor alle relevante bevaarbare waterlopen binnen Vlaanderen is geïmplementeerd. Ook de input- en outputgegevens voor de voorspellingsmodellen worden permanent verbeterd. Ook de website die informatie ter beschikking stelt, (www.waterstanden.be) wordt continu verbeterd (bvb met helicopterbeelden, bvb het automatisch genereren van overstromingskaarten en vrijboordkaarten op basis van modelinformatie).

De toepassing C@LRIS wordt aangepast om vanaf oktober 2010 automatische stormtijwaarschuwingen te verspreiden. De opgemaakt lijst van de te verwittigen personen krijgen een melding. Vanuit RIS wordt dit opgevolgd Naast het reeds operationeel zijnde permanentiecentrum RIS-Evergem is ook het RIS Hasselt als permanentiecentrum van nv De Scheepvaart (24/24, 365d/jaar) sinds mei 2009 volledig operationeel. Het RIS-centrum volgt alle continue en operationele processen, zoals het waterbeheer en het scheepvaartverkeer, continu op. Beide RIS centra en hun erking zijn op elkaar afgestemd en ondersteunen elkaar.

De afdeling Kust zorgt voor een operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem op zee en langs de kust. De real-time gegevens van het Meetnet Vlaamse Banken en de voorspellingen van het Oceanografisch

Meteorologisch Station van afdeling Kust leveren hiervoor de noodzakelijke informatie. Er werd ook meegewerkt aan bijzondere nood- en interventieplannen op provinciaal en gemeentelijk niveau.

Het beleidsdomein MOW nam binnen het CIW het initiatief voor een betere afstemming tussen alle betrokken partijen van de communicatie bij dreigende overstromingen door wasafvoer waarvoor een portaalsite voor crisiscommunicatie zal worden ontwikkeld.

Er werd tussen Vlaanderen en Nederland een memorandum van overeenstemming getekend inzake de samenwerking bij de opzet, de exploitatie en de ontwikkeling van een gezamenlijk operationeel voorspellingssysteem voor de kust en het getijgebied van de Schelde.

De website van het HIC werd vernieuwd (www.waterstanden.be) met een publiek deel en een afgeschermd deel met extra informatie voor professionele gebruikers (waterbeheerders).

Er worden al voorspellingsresultaten uitgewisseld tussen Vlaanderen en Nederland, het KMI, en tussen een aantal Vlaamse voorspellingsdiensten onderling.

Te realiseren 2011

De studie 'Crisiscommunicatie bij nakende overstromingen' in het kader van de CIW zal in 2011 leiden tot de oprichting van een intern en extern communicatieplatform.

Er zal in 2011 ruim gecommuniceerd worden over de voorspellingsmodellen voor alle bevaarbare waterlopen, de helikoptervluchten en de snelle opmaak van overstromingskaartenkaarten.

Een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands voorspellingsmodel voor de kust en de Schelde wordt in 2011 in Vlaanderen geïnstalleerd.

De realisatie van de portaalsite voor crisiscommunicatie binnen de CIW wordt in 2011 gestart. Daarnaast zal de website www.waterstanden.be verder aangevuld worden met verwachtingen van waterstanden en debieten voor de komende dagen en kaartinformatie.

3.4. Multifunctionaliteit

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur wordt steeds op een evenwichtige en duurzame manier met alle functies rekening gehouden.

3.4.1. Naar een milieugeïntegreerde functie

De ontwikkeling van de waterwegen gebeurt op een "groene" manier. Zowel in de keuze van specifieke projecten als bij de uitvoering van infrastructuurwerken wordt aandacht geschonken aan de ecologische infrastructuur.

De waterwegen en de Noordzee kunnen een bron zijn van hernieuwbare energievoorziening

Heel wat kunstwerken op de bevaarbare waterwegen bieden door de combinatie van verval en debiet belangrijke potenties voor energieproductie uit waterkracht. Dit is in het bijzonder het geval voor de sluizencomplexen op het Albertkanaal, waar het de bedoeling is om, in combinatie met de installatie van pompen, ook waterkrachtcentrales te voorzien.

Ook windmolenparken op de Noordzee zullen gefaciliteerd worden. Daarbij zal absoluut rekening worden gehouden met het vrijwaren van de commercieel belangrijke vaarroutes op de Noordzee.

Realisaties 2010

W&Z zoekt binnen haar territorium verder naar win-win-situaties waarbij van de waterweg en zijn aanhorigheden gebruik kan gemaakt worden om op een duurzame en natuurlijkvriendelijke manier energie

te produceren. In het bijzonder wordt onderzoek uitgevoerd naar alternatieve energiewinning in het kader van de beperkte renovatie van de Benedensluis en aan de stuw te Mechelen.

In het kader van de Kustwachtstructuur wordt een akkoord uitgewerkt waarin de betrokkenheid van de Vlaamse administraties in de adviesverlening van vergunningen voor windmolendossiers wordt vastgelegd. Zo kunnen de vaarroutes naar de Vlaamse havens worden gevrijwaard.

Om te voldoen aan het Maasafvoerverdrag bouwt DS op de sluizen van het Albertkanaal pompinstallaties, die in periodes van lage afvoeren het debiet dat ontstaat door het schutten van schepen kunnen terugpompen naar het bovengelegen kanaalpand. Het ontwerp van deze installaties is zo dat ze in periodes van voldoende waterbeschikbaarheid aan te wenden zijn als waterkrachtcentrales. Het grote verval ter hoogte van de sluizencomplexen van het Albertkanaal is op deze manier aanwendbaar voor de productie van duurzame energie uit waterkracht (cfr. hoofdstuk 3.3a).

De bouw van de waterkrachtinstallatie in combinatie met pompen op het sluizencomplexen van Ham op het Albertkanaal werd opgestart (cfr. hoofdstuk 3.3.a).

Te realiseren 2011

De studie naar alternatieve energiewinning in het kader van de beperkte renovatie van de Benedensluis en aan de stuw te Mechelen zal in 2011 verder worden geconcretiseerd.

In het kader van het project Vlaamse Baaien 2100 (cfr. supra) wordt onderzocht welke onderzoeksprojecten in aanmerking komen voor ingeschrijving. Een belangrijk element hierin is het zoeken naar alternatieve energiebronnen. De ontwikkeling van eilanden voor de kust opent tal van mogelijkheden voor alternatieve energiewinning.Niet alleen met wind- en zonne-energie maar ook in het kader van ontwikkeling van innovatieve technieken voor winning van golf- en getijdenenergie. In de langetermijnvisie die zal opgesteld worden, kan de creatie van ruimte ingecalculeerd worden om toekomstige ontwikkelingen op deze vlakken mogelijk te maken. Door nu reeds rekening te houden met de ruimtelijke inpassing ervan, wordt een mogelijkheid gecreëerd voor grootschalige opwekking van duurzame energie in de toekomst.

In 2011 zal DS pompen en een waterkrachtcentrale installeren op het sluizencomplexen van Ham op het Albertkanaal.

De inpassing in het omgevende milieu

Kust

Realisaties 2010

In 2010 werden de werken aangevat voor de herinrichting van het duinengebied Middelkerke-Westende en Middelkerke-Lombardsijde (St. Laureinsduin, Calidrisduinen en Cosmos). Deze herinrichtingswerken zullen een meerwaarde betekenen voor de natuur en het landschap van dit deel van de zeewering.

Te realiseren 2011

In 2011 is de aankoop van gronden van een voormalige camping in Raversijde gepland. Deze gronden worden aangekocht met als doel de zeewerende functie van de duinen te herstellen. De inrichting van deze zeewerende duinen zal op een geïntegreerde wijze gebeuren met mogelijkheden voor ecologische ontwikkelingen.

Natuurtechnische Milieubouw (NTMB)

De uitvoering van infrastructuurwerken kan een grote impact hebben op de omgeving. Door het toepassen van natuurtechnische milieubouw is een betere inpassing mogelijk.

Realisaties 2010

Binnen het Sigmaplan is NTMB een continu proces dat bij elke concreet project wordt meegenomen. W&Z bereidt de concrete inrichting van de aan te leggen gecontroleerde overstromings- of getijdengebieden en de

ontpolderingen voor in samenspraak met o.a. het Agentschap Natuur en Bos. De principes van de NTMB worden toegepast zodat de betrokken gebieden een zo natuurlijk mogelijke aanleg en inpassing kennen. Bij de afweging van de dijkbekledingen is naast de kostprijs ook de factor ecologie/natuur meegenomen in het beslissingsproces.

In 2010 zijn de NTMB-oevers die in 2008 en 2009 langs de Leie zijn gebouwd zowel ecologisch (fauna, flora en dynamiek) als technisch (stabiliteit, aanslibbing en golfbreking) geëvalueerd. Sommige van deze oevers vereisen daarnaast een specifiek beheer om hun multifunctionaliteiten te behouden. W&Z onderzoekt of dit mogelijk is via sociale tewerkstellingsinitiatieven. In functie van een optimalisatie van het beleid wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse van NTMB-oevers opgevolgd.

In het natuurgebied het "Noordelijk Eiland" legt W&Z een verbindingspad aan in overleg met ANB. Bij dit project is maximaal rekening gehouden met de inpasbaarheid van het project in de omgeving.

Langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zijn door DS een aantal bijkomende fauna-uitstapplaatsen gerealiseerd. Daarnaast heeft DS langs het kanaal Bocholt-Herentals projecten voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers opgestart.

Te realiseren 2011

Het beleid rond NTMB zal een verdere opvolging kennen, o.a. via de maatschappelijke kosten-batenanalyse van NTMB-oevers en via informatie-uitwisseling met diverse werkgroepen. Ook bij de verdere uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan zal W&Z toezien op een optimale realisatie en integratie van de principes van natuurtechnische milieubouw.

In 2011 wordt de aanleg van een weg en een spoorweg gepland naast een Habitatrichtlijn gebied aan de Nijverheidsstraat te Puurs. In het ontwerp is rekening gehouden met natuurontwikkeling door een tussenliggende geluidswand te voorzien.

Vismigratieknelpunten

Volgens de aangepaste Benelux-beschikking over vismigratie is een sanering van prioritaire knelpunten voor een vrije vismigratie nodig.

Realisaties 2010

In 2010 zijn de nieuwe stuwen van Asper en Oudenaarde, met inbegrip van de gerealiseerde visnevengeulen, in gebruik genomen. Hiermee zijn twee prioritaire vismigratieknelpunten op de Boven-Schelde weggewerkt. Daarnaast zijn aan het sluizencomplex "de Ganzepoot" te Nieuwpoort verdere studies uitgevoerd om via diverse beheersmaatregelen de glasaalmigratie te evalueren. Uit deze studie zal W&Z dan de gewenste beheersoptie kiezen. Ook aan de B4-stuw van het sluizencomplex te Merelbeke zijn testen uitgevoerd met gewijzigde debietregelingen. Indien succesvol, is het gebruik van deze stuw voor vismigratie mogelijk. Voor de sluis in Geraardsbergen en de sluis in Denderbelle is een concept voor vispassages uitgewerkt. Ook voor het wegwerken van het vismigratieknelpunt aan de Dampoortsluis op het kanaal Gent-Oostende is een inventarisatiestudie opgestart om de mogelijke typeoplossingen te onderzoeken.

Het vismigratieknelpunt ter hoogte van de monding van de Kikbeek in de Gemeenschappelijke Maas is door DS opgelost. Vissen kunnen nu ongehinderd vanuit de Gemeenschappelijke Maas de beek opzwemmen.

Bij het ontwerp van de pompinstallaties en de waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van het Albertkanaal is grote aandacht besteed aan de visvriendelijkheid van de installaties. De pompinstallatie die voorzien is voor het sluizencomplex van Ham is een Archimedesvijzel. Deze oplossing breng de schade aan het visbestand niet alleen tot een minimum terug, maar lost ook het vismigratieknelpunt ter hoogte van de sluizen op.

Te realiseren 2011

In de mate van het mogelijke zullen mijn diensten bij de uitvoering van werken aan kunstwerken die een hindernis opleveren maatregelen nemen zodat vissen kunnen migeren. Dit zal in 2011 onder andere gebeuren voor de vernieuwing van de stuw op de Boven-Schelde te Kerkhove.

Voor de sluis in Geraardsbergen en de sluis in Denderbelle wordt het concept voor de vispassages verder uitgewerkt tot een ontwerp.

W&Z integreert in nieuwe infrastructuurprojecten direct de vismigratieoutes. Bij de ontwerpstudies van de nieuwe sluizen op de Leie in Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke onderzoekt W&Z hoe de betreffende vismigratieknelpunten te voorkomen zijn. Ook de studies rond de vismigratieknelpunten aan de Dampoortsluis te Brugge, aan de sluizen te Merelbeke en op de Dender en de Dijle zullen verder geconcretiseerd worden. Voor de sluis aan Sas Slijkens zal onderzocht worden of eenzelfde bediening als deze voor het Ganzepootcomplex mogelijk is.

Chemische bestrijdingsmiddelen

Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen heeft gevolgen voor het milieu. Om de negatieve gevolgen te beperken streeft de overheid er naar om tegen eind 2014 geen chemische bestrijdingsmiddelen meer te gebruiken.

Realisaties 2010

De jaarlijkse rapportage in kader van de reductie van chemische bestrijdingsmiddelen toont aan dat W&Z inspanningen levert om haar territorium tegen eind 2014 op een alternatieve wijze onkruidvrij te houden. In de loop van 2010 zijn opnieuw stappen gezet om het streefdoel te bereiken. Zo is een borstelveegmachine ingehuurd waarvan de eerste resultaten positief zijn.

Door de invoering van het plaatselijke nulgebruik binnen W&Z worden de probleemgebieden stilaan duidelijk. Indien nog geen volwaardig alternatief beschikbaar is, zijn in afwachting van de omvorming van deze locatie uitzonderlijk nog chemische bestrijdingsmiddelen toegestaan.

In het kader van de campagne “Zonder is Gezonder” heeft de DS het engagement aangegaan om tegen einde 2014 geen chemische noch biologische bestrijdingsmiddelen meer te gebruiken in de uitvoering van haar werkzaamheden als waterwegbeheerder.

In een overgangsperiode houdt DS er strikt toezicht op dat bij o.a. onkruidbestrijding enkel zogenaamde. gedoogde producten worden gebruikt. Dit zijn producten waarvan een beperkt gebruik op dit ogenblik nog acceptabel is. Het gebruik en verbruik van deze producten worden jaarlijks gerapporteerd. DS bouwt systematisch het gebruik van deze producten af en streeft naar een nulgebruik tegen einde 2014.

Bij het beheer en onderhoud van het kustpatrimonium wordt er voor gekozen om geen onkruidverdelgers te gebruiken. Elke bestrijding van ongewenste kruiden gebeurt op mechanische wijze.

In 2009 en 2010 werd binnen AWV een visietekst uitgeschreven om houtige vegetatie duurzaam en ecologisch te beheren.

In 2010 werd het proefproject langs de N42, ecologisch bermbeheer d.m.v. begrazing door schapen verder opgevolgd.

De betere verwijdering van het bermmaaisel en het systematisch uitvoeren van de opgemaakte bermbeheerplannen werden daarenboven zeer aandachtig opgevolgd

Begin januari 2010 startte AWV, in samenwerking met de cel Milieu-economie van het departement LNE met de opmaak van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van ecologisch bermbeheer. Deze studie loopt tot en met juni 2011.

Te realiseren 2011

In 2011 zal W&Z een aantal probleemgebieden aanpakken door het opstellen van onkruidbeheerplannen en door de aanpassing van de infrastructuur zodat geen chemische bestrijdingsmiddelen meer nodig zijn.

In 2011 zal DS binnen haar werkingsdomein de probleemgebieden bepalen waar gezocht dient te worden naar alternatieve bestrijdingsmethodes.

In 2010 en 2011 zal AWV een visie uitwerken rond bermbeheer en bermbeheerplannen Het agentschap zal ook een langetermijnplanning voor de bestaande en toekomstige bermbeheerplannen opmaken.

In 2010 en 2011 onderzoeken we alternatieve verwerkingsmogelijkheden van maaisel. In samenwerking met het OC-ANB (Ondersteunend Centrum van het Agentschap voor Natuur en Bos) b o.a. de mogelijkheden van vergisting met energierecuperatie. Dit gebeurt in het kader van het Efro-project (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) 'Graskracht'.

Ontsnipperingsmaatregelen

Realisaties 2010

Voor de bouw van het ecoduct 'De Munt' over de E19/HSL ten noorden van Antwerpen werkt AWV samen met Infrabel. Het project zal voltooid zijn in 2010. Om een maatschappelijk draagvlak te creëren en het project nog beter in te passen in het lokale landschap werd samengewerkt met het departement Leefmilieu, Natuur en Energie, het agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en met het Regionale Landschap de Voorkempen.

Eind 2009 werd een overeenkomst gesloten met de provincie Noord-Brabant, in Nederland. We zullensameneen ecoduct over de E34 realiseren op de Belgisch-Nederlandse grens ter hoogte van Postel. De naam van het project wordt 'Kempengrens'. Aan Vlaamse zijde zijn ook het departement Leefmilieu, Natuur en Energie en het agentschap voor Natuur en Bos, partners.

Naar aanleiding van de 'Structuurvisie voor het Zoniënwoud', uitgevoerd door ANB, onderzocht AWV een aantal ontsnipperende maatregelen over de R0 en de N411. Het agentschap bekeek de concrete uitvoeringswijze en maakte kostenramingen op. Een aantal van de voorstellen uit de Structuurvisie zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest realiseren

In het Hallerbos werd een bestaande onderdoorgang van de R0 met zeer beperkt lokaal verkeer, aangepast zodat fauna er gebruik van kan maken. Dehelft van de doorgang werd bedekt met aarde en een raster langs de baan moet de dieren van de weg houden en ze naar de onderdoorgang te leiden.

Naar aanleiding van een interne richtlijn werden, op basis van natuurtechnische adviezen, maatregelen toegepast in lopende infrastructuurprojecten. (o.a. N76, E17/R8, noord/zuid Limburg, noord/zuid Kempen).

Te realiseren 2011

Om de ontsnippering van het totale traject van de E19/HSL ten noorden van Antwerpen te vervolledigen moet enkel nog een bestaande brug worden omgevormd tot 'bermbrug'. Deze lokale brug zal dan nog enkel toegang geven tot het Peerdsbos (voor recreanten) en tot een aantal woningen. Hiervoor wordt verder samengewerkt met Infrabel en overleg gepleegd met de gemeente Schoten.

Enkele voorgestelde maatregelen uit de ontsnipperingsstudie van de E40/A10 kunnen gerealiseerd worden. Het terug vrijmaken van bestaande duikers en het uitvoeren van geleidende beplantingen kunnen we op eenvoudige wijze realiseren. Twee zeer rustige, bestaande bruggen kunnen we met beperkte middelen aampassen voor medegebruik door fauna. In 2011 zal de overheid de mogelijkheden voor een dergelijke aanpassing verder onderzoeken.

Het voorontwerp voor de realisatie van het tweede ecoduct in het Meerdaalwoud wordt verder afgewerkt zodat we dit project in 2011 kunnen realiseren. AWV en LNE zullen elk voor 50% van de financiering instaan.

Omdat het ecoduct 'Kempengrens' over de E34 te Postel een Vlaams-Nederlands project is (50% Nederlandse provincie Noord-Brabant, 25% AWV, 12.5% LNE en 12.5% ANB) moeten we rekening houden met een strikte timing. De ontsnippering van het grensoverschrijdende gebied maakt deel uit van het Nederlandse 'Meerjarenprogramma Ontsnippering'. Hun budget hiervoor is beschikbaar tot 2013. De bouw van dit ecoduct moet dan ook ten laatste starten in de tweede helft van 2012. De ontwerpfase loopt vanaf einde 2010.

Om de ontsnippering van de Mechelse Heide over de E314 tussen Genk en Maasmechelen af te werken voertLNE, in samenwerking met AWV, verder onderzoek uit naar het concept van een 'ecovallei' waarbij wordt samengewerkt met de lokale ontginners.

Lopende infrastructuurprojecten worden verder begeleid voor de natuurtechnische aspecten en de landschappelijke inpassing.

In samenwerking met het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) werken we aan deactualisatie en de optimalisatie van de "Knelpuntenatlas Versnippering" om er een optimaal meetinstrument van te maken. De nieuwe knelpuntenatlas zal de basis vormen voor het opstellen van een meerjarenplanning ontsnippering.

3.4.2. Naar een nieuwe ruimtelijke – landschappelijke functie

De waterwegbeheerders werken acties en maatregelen uit om de waterwegen in hun oorspronkelijke staat te herstellen (rivierherstel) en hun infrastructuur in te passen in de stedelijke omgeving. Ze streven bij nieuwe infrastructuurwerken ernaar om het landschap te vrijwaren en/of deze infrastructuur er goed in te integreren. Ook het zichtbaar maken van het water in de stad is een belangrijk aandachtspunt

Realisaties 2010

Om de waterweg verder in te passen in het landschap houden de waterwegbeheerders rekening met het behoud en het herstel van cultureel erfgoed en met de historische waarden van de waterweg.

Bij de aanleg van nieuwe overstromingsgebieden wordt systematisch paleolandschappelijk en archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit gebeurde o.a. bij de bouw van een winterdijk langs de Demer te Rotselaar.

Ook bij infrastructuurwerken in meer stedelijke omgevingen schenken de waterwegbeheerders aandacht aan het vrijwaren van het landschap en/of het integreren van de waterweginfrastructuur.
Voor 2010 gebeurde dit bij de aanleg van het Dijlepad en de herinrichting naast het kanaal Leuven-Dijle van het Colomaplein in Mechelen, de vernieuwing van de waterkering te Aarschot en de renovatie van de Scheldekaaien te Antwerpen. Ook de Kattendijksluis te Antwerpen wordt met respect voor het historisch erfgoed gerenoveerd.

In Kortrijk beëindigden in 2010 de werken in het kader van het Seine-Scheldeproject., met ook hier veel aandacht voor de inpassing in de stad.

Bij het ontwerp van de te herbouwen bruggen over het Albertkanaal besteedt DS bijzondere aandacht aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing.

Te realiseren 2011

In 2011 zullen de ontwerpstudies m.b.t. de vernieuwing van de Scheldekaaien te Antwerpen en de herinrichtingstudies van de Dijle te Mechelen verder worden uitgevoerd met aandacht voor landschappelijke integratie. De heraanleg van het Plaissanceplein naast het kanaal Leuven-Dijle te Mechelen is gepland.

3.4.3. Architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit

Er zal samen met het Team Vlaams Bouwmeester onderzocht worden hoe ruimtelijke kwaliteit een groter aandeel kan gaan uitmaken binnen de besluitvorming van de toekenning van PPS projecten. Dit alles binnen een evenwichtig budgettair kader en met respect voor timing. Dit geheel dient juridisch onderbouwd te gebeuren. Het Team Vlaams Bouwmeester zal hierin een voortrekkersrol opnemen.

Er zal een protocol opgesteld worden met het Team Vlaams Bouwmeester, waarbij een constructieve en structurele samenwerking alsook mogelijke projecten verder gedefinieerd worden.

Wegen

Realisaties 2010

Sinds 2009 heeft AWV een samenwerkingsovereenkomst met het Team van de Vlaamse Bouwmeester. Volgens de bepalingen uit het "Besluit van de Vlaamse Regering (BVR) kleine wijzigingen van algemeen belang aan lijninfrastructuur en nutsvoorzieningen en vooroverleg met de Vlaamse bouwmeester" (BVR 5/5/2000 en latere wijzigingen), moet AWV voor de nieuwbouw of de heraanleg van bruggen en viaducten advies vragen aan het team Vlaams Bouwmeester. De samenwerking resulteerde soms ook in de deelname

aan de jurering van deze algemene offerteaanvragen. Naast het formele advies van het Team Vlaamse Bouwmeester, werden ook gezamenlijk enkele “open oproepen” gelanceerd.

Begin 2010 is naar aanleiding van een advies voor geluidswering te Meise een thematische studie opgestart waarbij AWV i.s.m. de Vlaamse Bouwmeester gezamenlijk een richtlijnenhandboek zal laten uitwerken. AWV, wegenbouwkunde bekostigt de globale regie van de studie, terwijl de Vlaamse Bouwmeester de ontwerpteams betaalt. Verschillende case-onderzoeken leveren de input voor het richtlijnenhandboek. Daarbij wordt expliciet aandacht geschonken aan de architecturale en landschappelijke inpassing van geluidswerende maatregelen in de omgeving. Afhankelijk van de omgeving en de context zullen immers gepaste maatregelen moeten gezocht worden. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is dat AWV zoekt naar integratie met overige doelstellingen, zoals ecologisch bermbeheer, ontsnippering enz. De resultaten hiervan zullen meegenomen worden in de werking van AWV.

Wegenprojecten interfereren vaak met belangrijke infrastructuurprojecten inzake waterwegen en openbaar vervoer. Het is belangrijk dat deze op elkaar afgestemd blijven.

Zo heeft de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal gevolgen voor de inpassing in de omgeving en dus ook voor de aanliggende weginfrastructuur. Om die reden heeft Vlaams Bouwmeester de NV De Scheepvaart begeleid bij de aanbesteding van een studie voor de stedenbouwkundige, landschappelijke, architecturale randvoorwaarden voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal: (eindrapport gepubliceerd op 31.05.09). Om de resultaten van deze studie concreet op het terrein uit te testen is aansluitend een studie aanbesteed voor de heraanleg van de brug Oelegem I en het inpassen van een brugtype (boogbrug en/of tuibrug) over het Albertkanaal op vier locaties (aangelanden en brugtype). De gunning van deze opdracht is gebeurd in januari 2010.

De afstemming tussen het Spartacusplan en de weginfrastructuur is ondermeer gebeurd in een aantal workshops. Daarbij heeft ontwerpend onderzoek naar de mogelijkheden van de doortocht van de sneltramlijn op de N715 tussen Houthalen en Helchteren de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving afgetoetst.

Te realiseren 2011

De samenwerking met het Team Vlaams Bouwmeester - zowel voor wettelijk verplicht advies, als voor adviesvragen op eigen initiatief - wordt voortgezet.

Het Team van de Vlaamse Bouwmeester wordt best in een zo vroeg mogelijke stadium betrokken om potentiële samenwerking te screnen.

Verdere initiatieven rond geluidswerende maatregelen zullen op basis van de richtlijnen uit de leidraad met betrekking tot geluidswerende maatregelen ,op een structurele manier verankerd worden in de projectwerking van AWV.

Gezien het feit dat verschillende bruggen langsheen de E40 op termijn dienen vervangen te worden zal een studie opgestart worden waarbij een generieke aanpak verder onderzocht wordt met oog voor landschappelijke inpassing.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal heeft aanleiding gegeven tot de aanstelling van een ontwerpteam via open oproepprocedure 18 voor de heraanleg van de knooppunten ter hoogte van de Kempische poort te Hasselt: gunning van een ontwerpteam voorzien in loop van 2011.
Met het oog op het versnellen van investeringsprojecten (zie hoofdstuk 1.5.3) wordt nagegaan hoe het vooroverleg bij grootschalige infrastructuurprojecten versterkt kan worden.

Kust

De werken aan de zeedijken worden uitgevoerd met zeer grote aandacht voor de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit. De zeedijken vormen immers de uithangborden van onze kustgemeenten en hebben een onschatbare toeristisch-recreatieve waarde.

Realisaties 2010

In 2010 werden de werken verder gezet voor de renovatie van de zeedijk ter hoogte van het centrum van

Oostende (Albert I-promenade). Die werken gaan gepaard met de aanleg van ondergrondse garages. De aanleg van deze garages valt ten laste van de stad Oostende. De renovatie van de zeedijk in het centrum van Oostende is niet alleen van primordiaal belang voor toerisme en recreatie, maar ook voor de kwaliteit van het architecturaal en stedenbouwkundig erfgoed waar onze zeedijken deel van uitmaken.

Onder de zeewerende werken werd reeds de renovatie van de zeedijk te Oostende ter hoogte van het Zeeheldenplein met uitbouw van de zeedijk en aanleg van een nieuwe zeedijkglooiing ter hoogte van dat plein, vermeld. In 2010 werd de architecturale uitwerking van deze werken voltooid. Die architecturale uitwerking is gebeurd in nauw overleg met de stad Oostende, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed en met inschakeling van twee architecten waaronder een landschapsarchitect.

Ook de maatregelen om de overstroming van Oostende via de haven te beletten worden uitgewerkt in nauw overleg met de betrokken partijen (in het bijzonder stad en haven van Oostende, W&Z en De Lijn) teneinde een optimale integratie van de maatregelen te realiseren en deze af te stemmen met toekomstige projecten.

In 2010 werden ook de werken aangevat voor de herinrichting van het duingebied tussen Middelkerke-Westende en Middelkerke-Lombardsijde (St. Laureinsduinen, Calidrisduinen en Cosmos). Deze herinrichtingswerken zullen een meerwaarde betekenen voor de natuur en het landschap van dit deel van de zeewering.

Te realiseren 2011

Door een versnelde aanpak van de renovatie van de Albert I-promenade wordt ernaar gestreefd om die werken in 2011 te voltooien.

In 2011 zal worden gestart met de architecturale uitwerking van de harde maatregelen (aanpassing van de zeedijk in Wenduine) die in het kader van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan zullen worden uitgevoerd. De uitwerking gebeurt in nauw overleg met de betrokken kustgemeenten en met respect voor de architecturale, stedenbouwkundige en landschappelijke waarden.

In 2010 werd reeds een aanvang gemaakt met de architecturale uitwerking van de maatregelen die nodig zijn in het kader van het geïntegreerd kustveiligheidsplan langs de zeedijken en in de havens. Die uitwerking zal in de mate van het mogelijke afgerond worden in 2011. De uitwerking gebeurt in nauw overleg met de betrokken kustgemeenten en met respect voor de architecturale, stedenbouwkundige en landschappelijke waarden.

Vermeldenswaard is nog dat de Ostend Sailing en Racing Club (OSRC) op de oosteroever van Oostende geherlocaliseerd zal worden binnen de aanzet van de nieuwe oostelijke havendam. In 2010 werd daartoe reeds een haalbaarheidsstudie met architecturaal voorontwerp opgemaakt. Het definitief ontwerp zal in 2011 gefinaliseerd worden. De landschappelijke inrichting is ten laste van mijn administratie en de bouw van het clubhuis is ten laste van de OSRC. Deze herlocalisatie zal toelaten om een kwalitatief inrichtingsplan op te stellen voor de terreinen ter hoogte van de vuurtoren.

Waterweg

Realisaties 2010

Bij de aanleg van infrastructuurprojecten besteden de waterwegbeheerders aandacht aan de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van kunstwerken. Getuige daarvan zijn de Collegebrug te Kortrijk, de tweede Scheldebrug te Temse, de Vlasmarktbrug te Dendermonde, de fietsers- en voetgangersbrug te Beernem en de nieuwe voetgangersbrug tussen de Vismarkt en Haverwerf te Mechelen. In Mechelen zijn daarnaast ook nog de Zennegatbruggen die voor voetgangers en fietsers te vermelden. Deze zullen een oversteek mogelijk maken over het kanaal Leuven-Dijle ter hoogte van de Zennegatsluis

Voor de realisatie van dit soort van kunstwerken is er nauw samengewerkt met het Team Vlaams Bouwmeester (TVB).

In samenspraak met het TVB werd voor de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal geopteerd voor een type brug dat én voldoende architecturale en stedenbouwkundige uitstraling heeft én kostentechnisch

beheersbaar is. Het gekozen type van de boogbrug zal de basis vormen voor het ontwerp van de te herbouwen bruggen.

Te realiseren 2011

Ook bij de uitvoering van de in 2011 voorziene projecten zullen DS en W&Z rekening gehouden met het instandhouden en het herstel van het cultureel erfgoed en de historische waarden van de waterweg. Zo zullen ze de waterweg verder in het landschap laten inpassen.

3.4.4. Uitbouwen van het toeristisch potentieel van de waterwegen en de kust

Kustweerbericht

Realisaties 2010

Het belang van het specifieke kustweerbericht is onmiskenbaar. Dit weerbericht maken we op voor de professionele scheepvaart en voor infrastructurele werken aan de kust en op zee. Als nevenproduct stellen we het weerbericht op het internet ter beschikking van de toeristisch-recreatieve sectoren en het grote publiek. Eind 2009 is de website optimaal consumentvriendelijk en in 4 taalversies uitgewerkt. Niettemin is toen vastgesteld dat het product nog niet de gewenste bekendheid genoot, ook niet bij de andere overheden en in alle sectoren aan de kust.

Begin 2010 haalde de site het label van Toegankelijk Web. Om de promotie te faciliteren is aan de site een opvallende grafische identiteit gegeven en zijn 4-talige vouwfolders en affiches ontwikkeld. De site www.kustweerbericht.be heeft in mei 2010 de kaap van 55.000 bezoekers overschreden. In 2010 werden contacten gelegd met kuststeden en –gemeenten en met toeristische overheidsbedrijven om de bekendheid nog te helpen vergroten.

Te realiseren 2011

In 2011 zullen we verderwerken aan de verfijning van de site en zullen we streven naar verregaande samenwerking met provinciale en gemeentelijke overheden om de promotie aan te pakken en zo de bekendheid, in casu het gebruik, alsnog te verhogen. We zullen ook de realisatie van een mobiele site onderzoeken.

Uitwerken beleidsplan waterrecreatie en -toerisme

De recreatieve en toeristische functies die de waterwegen en hun aanhorigheden kunnen vervullen in het kader van hun multifunctioneel karakter, vormen één van de belangrijkste speerpunten van het beleid inzake Openbare Werken. In het kader hiervan worden voor de bevaarbare waterwegen en de kanalen samenwerkingsverbanden nagestreefd met diverse actoren.

De recreatieve projecten en initiatieven kaderen in het 12-puntenplan van het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. De projecten komen tot stand door een integrale en multifunctionele benadering die van bij de start het herstel of de ontwikkeling van alle functies voor ogen heeft. De concrete vertaling van het beleidsplan gebeurt met respect voor het beleidskader inzake leefmilieu en ruimtelijke ordening en samen met de actoren die actief zijn binnen het integraal waterbeleid.

Realisaties 2010

W&Z heeft in 2010 voor haar ambtsgebied gewerkt aan een ruimtelijke visie m.b.t. waterrecreatieve infrastructuur. Het is de bedoeling hiaten in het netwerk op te sporen. Op basis van de ontwikkelde principes is het dan eenvoudiger om naar de uitbouw van een volwaardig en kwalitatief netwerk van waterrecreatieve infrastructuur toe te werken.

Na elk pleziervaartseizoen worden door middel van een bevraging van de pleziervaartsector de knelpunten geïdentificeerd. Er is getracht om zoveel mogelijk van de in 2009 vastgestelde knelpunten voor de pleziervaart weg te werken.

In 2010 wordt gestart met de bouw van een nieuwe kleine beweegbare brug over het Handelsdok in Gent. Op het kanaal naar Charleroi in Lot voert W&Z de voorbereidende studies uit voor de aanleg van een jachthaven.

Op het Netekanaal worden nieuwe aanmeervoorzieningen gebouwd afwaarts de sluis te Viersel. De meerpalen zullen zo ook als aanlegplaats voor plezierboten en passagiersschepen te gebruiken zijn.

Op de Boven-Zeeschelde zijn te Appels op linkeroever en rechteroever twee nieuwe vlottende veersteigers gebouwd. Te Baasrode en Mariekerke is dan weer gestart met de bouw van vlottende veersteigers op de linkeroever. Deze steigers verhogen de toegankelijkheid en veiligheid van de veerdiensten.

Daarnaast worden ook te Rupelmonde op de Boven-Zeeschelde twee vlottende aanmeersteigers gebouwd. Deze steigers zullen enerzijds gebruikt worden door de pleziervaartsector en anderzijds door vzw Tolerant. Deze vzw staat in voor het behoud van authentieke Vlaamse schepen. De nieuwe veersteigers te Schellebelle op de linker- en rechteroever zijn eveneens in 2010 in gebruik genomen. Tot slot is de renovatie van de Kattendijksluis verder gezet. Door deze sluis zal het gemengd schutten van plezier- en beroepsvaart in de Royersluis verminderen met een verhoogde veiligheid als gevolg.

In 2009 is in het kader van de toekomstige ontwikkeling van de Boven-Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle een alternatievenstudie opgesteld. Het hieruit door het bekkenbestuur bekrachtigd alternatief met een sluis en een maximale natuurinvulling is in 2010 verder geconcretiseerd. Dit is gebeurd aan de hand van o.a. een kosteneffectiviteitsanalyse en het opzetten van een project- en processtructuur. In deze structuur zijn de administraties van de verschillende relevante beleidsdomeinen vertegenwoordigd net als de lokale besturen en het middenveld. Hierdoor is een maximale afstemming en integratie met zowel het geactualiseerd Sigmaplan als met de onderzoeken die lopen in het kader van de binnenvaartfunctie van de Boven-Zeeschelde mogelijk. Hierdoor kunnen optimale kwalitatieve surplusmaatregelen tot stand komen.

Via een gestructureerd overleg met de betrokken sectoren binnen het overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en –toerisme is aan de verdere uitvoering van het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen prioriteit gegeven. De nodige acties zijn hiervoor verder gezet of aangevat. Om voldoende afstemming met het Federaal Overlegplatform Pleziervaart te bereiken, is een vertegenwoordiger van het Vlaams Overlegplatform in het Federaal Overlegplatform opgenomen. Omgekeerd is dit ook het geval. Daarnaast zullen de te behandelen onderwerpen onmiddellijk naar het juiste platform doorverwezen worden.

In 2010 zijn door DS in overleg met de sector verschillende in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten aangelegd aan sluizen en aan beweegbare bruggen van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Op vaste vaarroutes worden zo in de directe omgeving van de sluizen en beweegbare bruggen geschikte aanlegplaatsen gecreëerd. Hierdoor kan het in- en uitstappen met de boten makkelijker en veiliger verlopen. De bestaande in- en uitstapplaatsen langsheen het kanaal Bocholt-Herentals zijn voorzien van duidelijke bebording.

Het recreatief en het functioneel fietsverkeer op de verharde jaagpaden naast de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen neemt alsmaar toe. Om dit gebruik vlot en veilig te laten verlopen, investeert DS jaarlijks in onderhouds- en vernieuwingswerken van jaagpaden. In 2009 zijn nieuwe jaagpaden aangelegd of bestaande verhardingen van jaagpaden grondig hersteld. Deze werken vonden vooral plaats langs het Albertkanaal, het kanaal naar Beverlo, de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Briegden-Neerharen. Bij de opstelling van het investeringsprogramma is eveneens rekening gehouden met de voorstellen van de toeristische diensten en gemeentes.

Ook in de jachthavens werden de mogelijkheden voor waterrecreatie en het watertoerisme verbeterd.

In Nieuwpoort werd de aanleg van een maritiem park en de wandelpromenade langsheen de jachthaven gefinaliseerd. Deze wandel- en fietspromenade, die Nieuwpoort stad verbindt met Nieuwpoort bad, wordt doorgetrokken naar de oosteroever te Nieuwpoort door het bouwen van veerinfrastructuur, die de voetganger/fietser moet toelaten de oosteroever op een snelle, recreatieve en veilige manier te bereiken.

Met hetzelfde doel wordt eenzelfde veerinfrastructuur in Oostende gebouwd. In en rond de Spuikom te Oostende werden nieuwe steigers en een nieuw wandel- en fietspad aangelegd.

In Blankenberge en Zeebrugge werden investeringswerken uitgevoerd om enerzijds een nieuw clubhuis voor een jacht- en zeilclub en anderzijds een nieuwe jachthaven te kunnen huisvesten.

De jachthaven van Hasselt werd in 2010 uitgebreid van tien naar dertig ligplaatsen voor pleziervaartuigen, dit in combinatie met de aanleg van een thuishaven voor de dienstvaartuigen van nv De Scheepvaart.

Door de herlokalisatie van de dienstvaartuigen van nv De Scheepvaart naar de verruimde jachthaven verhoogt de sociale controle.

Te realiseren 2011

In 2011 zal de visie van W&Z m.b.t. waterrecreatieve infrastructuur worden gefinaliseerd. Daarnaast zal er getracht worden om zoveel mogelijk de knelpunten van het pleziervaartseizoen 2010 weg te werken in 2011.

In 2011 bouwt W&Z in Gent verder aan de brug over het Handelsdok. Ook de bouw van de Damiaanbrug over de Dijle tussen Haacht en Tremelo is voorzien. Daarnaast worden nieuwe afmeervoorzieningen gebouwd aan de sluizen van het kanaal naar Charleroi. De bouw van een vlottende constructie in de benedensluis te Mechelen staat ook op de planning. Dit zal de toegankelijkheid van de sluis voor de pleziervaart verhogen en maakt het schutten van pleziervaartuigen veiliger.

Daarnaast voorziet het geactualiseerde Sigmaplan in een pakket flankerende maatregelen voor plattelandsrecreatie. Dit flankerend beleid wordt verder gezet met aandacht voor puur flankerende maatregelen en kwalitatieve surplusmaatregelen. Daarnaast is er ook aandacht voor participatie van en overleg met de betrokken maatschappelijke groepen, lokale besturen en lokale actoren. In het bijzonder is hier het samenwerkingsverband met het Schelde-Landschapspark te vermelden. Binnen het globale kader van deze samenwerkingsovereenkomst kunnen er met de toegetreden gemeenten aparte bijzondere samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten voor specifieke projecten.

Op basis van de in 2010 opgezette project- en processtructuur en de opgestelde kosteneffectiviteitsanalyse voor de Boven-Zeeschelde zal worden gestart met het concretiseren van het project aan de hand van inventarisaties van de aanwezige potenties en fysische eigenschappen van het projectgebied. Deze inventarisaties dienen uit te monden in maatschappelijk gedragen inrichtingsplannen die de basis vormen voor het te doorlopen ontwerp- en vergunningstraject.

Dankzij de leuningen ter hoogte van de opstapplaatsen kan de veiligheid van de gebruikers van de veren te Nieuwpoort en Oostende worden verzekerd.

De inrichting van de Spuikom te Oostende wordt gefinaliseerd onder de vorm van de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

In de jachthaven van Blankenberge wordt de basisinfrastructuur vernieuwd en in Zeebrugge wordt verder gewerkt aan de aanleg en uitrusting van de nieuwe jachthaven.

Hilde CREVITS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen: een geïntegreerde, integrale en planmatige aanpak

De in mijn beleidsnota geformuleerde doelstellingen kunnen slechts worden bereikt indien we alle schakels in het mobiliteitssysteem op een gecoördineerde wijze inschakelen. Door een integrale aanpak binnen het hele beleidsdomein Mobiliteit en vertrekkende vanuit het principe van comodaliteit moeten we alle schakels in het vervoersysteem nog beter op elkaar laten inspelen.

Met het Mobiliteitsplan Vlaanderen willen we een geïntegreerde en planmatige lange termijn aanpak voor de mobiliteitsproblemen uittekenen. Met deze coherente vorm van beleidsplanning ondersteunen we een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit in Vlaanderen.

Dit jaar werden belangrijke stappen gezet bij de opmaak van het nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Met een besluit van de Vlaamse Regering werd enerzijds de gewestelijke planningscommissie opgericht en anderzijds het participatietraject uitgetekend. In deze gewestelijke planningscommissie zetelen zowel vertegenwoordigers van het beleidsdomein MOW als van de overige voor het mobiliteitsbeleid relevante beleidsdomeinen. Zo zal het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet alleen het beleidskader voor het eigen beleid zijn maar tevens het integratiekader vormen voor de afstemming met de andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, milieu en natuur, maar ook financiën.

In 2011 zullen de strategische adviesraden betrokken worden bij de opmaak van het plan en zullen een publieke consultatie en een openbaar onderzoek over het Mobiliteitsplan worden georganiseerd.

Bij de opmaak van het Mobiliteitsplan zullen ook de relevante indicatoren worden vastgelegd. Deze indicatoren zullen gemonitord worden en zo een belangrijk instrument vormen voor de beleidsvoorbereiding, -opvolging en -evaluatie.

He Mobiliteitsplan Vlaanderen en mijn eigen beleid vertrekken van de 5 doelstellingen die verankerd zijn in het mobiliteitsdecreet.

Slimme mobiliteit

Om de capaciteit van het zwaar belaste wegennet optimaal te benutten, investeren we in dynamisch verkeersmanagement (DVM). DVM draagt bij tot een vlottere verkeersafwikkeling bij files door snelheidsregimes aan te passen in functie van verkeersdrukte en weersomstandigheden. Bovendien kunnen we de weggebruiker informeren oever alternatieve routes en transportmodi. Tenslotte verhoogt DVM de verkeersveiligheid omdat we de weggebruiker kunnen waarschuwen voor mogelijk gevaar op de weg zoals een ongeval of een filestaart.

Een performant DVM-systeem vereist enerzijds een volledig en betrouwbaar beeld van de actuele verkeerssituatie. Anderzijds moeten we over communicatiekanalen beschikken om de weggebruiker te informeren. We bouwen de hiervoor noodzakelijke infrastructuur verder uit. Hierbij focussen we op de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Gent en Brussel, de belangrijkste tunnels en op de snelwegen waar wegenwerken voor belangrijke verkeershinder en frequent wijzigende verkeerssituaties zorgen.

Vlot en veilig verkeer vormen ook voor de waterwegen een prioriteit. River Information Services (RIS) biedt intussen al heel wat toepassingen die zorgen voor de communicatie en informatie-uitwisseling tussen waterwegbeheerders, binnenvaartondernemers en bevrachters met het oog op een vlot en veilig binnenvaartverkeer. De één-loket-functie voor de vaarrechten, de IT-ondersteuning van de vaarplanning, de aanmaak van bijkomende Ecdis-kaarten en de uitbouw van een gebiedsdekkend AIS-netwerk zijn gepland. De bedieningstijden van de sluizen en bruggen worden op basis van de behoeften van de sector aangepast. Door kunstwerken van op afstand te bedienen verhogen we de capaciteit en voorkomen of beperken we wachttijden.

Slimme logistiek

Met het strategische project Flanders Logistics willen we de unieke positie van logistiek in Vlaanderen voor de toekomst veilig stellen. Hierbij hebben we ook aandacht voor een duurzame ontwikkeling. Om de toekomst van Vlaanderen op het vlak van logistiek te garanderen zijn een samenwerking tussen alle actoren en comodaliteit erg belangrijk. Flanders Logistics werkt daarom o.a. aan een optimale capaciteitsbenutting van onze multimodale infrastructuur, logistieke clustervorming, onderzoek en innovatie, opleidingen en arbeidsmarkt en doelgerichte communicatie en draagvlakvorming.

We blijven inspanningen leveren om voor het goederenvervoer het aandeel van de waterweg en het spoor te verhogen. Dit is belangrijk omdat we zo de druk op het weggennet verminderen. Bovendien is de impact van deze transportmodi op milieu en omgeving vaak beperkter. We verbeteren de multimodale ontsluiting van de zeehavens en watergebonden bedrijventerreinen omdat deze de belangrijkste knoopunten zijn van logistieke stromen. Dit doen we ondermeer door de bouw van kaaimuren langs waterwegen, het verbreden van het Albertkanaal en de A11 in Zeebrugge. Bovendien zetten we in op een verbeterde spoorontsluiting van de haven van Antwerpen.

Logistieke consulenten gaan samen met bedrijven op zoek naar een meer duurzame en kostenefficiënte organisatie van hun logistieke stromen. Zij promoten comodaliteit en gaan na hoe door de clustering en bundeling van goederenstromen het vervoer via water- en spoorweg rendabele alternatieven kunnen worden voor het wegvervoer. Een slimme logistiek moet ook een duurzame logistiek zijn. Daarom gaan we op zoek naar best practices en tools die bedrijven kunnen helpen om te komen tot een groene logistiek.

Met de slimme kilometer heffing werken we aan een instrument om tegen 2013 de externe kosten door te rekenen aan de weggebruiker. Dit moet bijdragen tot een verdere optimalisatie en vergroening van het wegvervoer en een verschuiving naar andere transportmodi.

Mobiel met het juiste vervoermiddel

Voor het personenvervoer blijft mijn beleid gebaseerd op het STOP-principe. We maken nog steeds een te groot aandeel van de verplaatsingen met de auto. Het aandeel van de andere modi - stappers, trappers en openbaar vervoer – kan alleen maar toenemen door de kwaliteit en het aanbod van deze modi te verhogen.

Zo zal ik belangrijke inspanningen doen om de kwaliteit van de fietspaden te verhogen en te monitoren. Tevens wordt geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe fietspaden om zo het netwerk te vervolledigen. Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan de veiligheid van de fietsers.

Stations zijn het multimodale knooppunt bij uitstek voor voetgangers, fietsers en bus- en treinreizigers. Opdat een belangrijk aandeel van het voortransport met de fiets of te voet zou gebeuren besteden we bij de inrichting van de stationsomgevingen bijzondere aandacht aan fietsers en voetgangers. We zorgen er ook voor dat het openbaarvervoeraanbod beter op elkaar en op de vervoersbehoeften is afgestemd.

Met doorstromingsprojecten verhogen we de stiptheid en snelheid van het openbaar vervoer. Door betere reizigersinformatie aan te bieden en via het ééngemaakt vervoerbewijs voor de verschillende openbaarvervoeraanbieders verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer en verlagen we de drempel voor nieuwe gebruikers. Ten slotte besteden we aandacht aan een verbeterde toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een handicap. Op deze wijze zullen steeds meer mens het openbaar vervoer als een alternatief voor de auto gaan beschouwen.

Gericht investeren in infrastructuur en openbaar vervoer

De fietspaden, het wegennet, de waterwegen, de havens, de luchthavens en het tram- en spoornet vormen de hardware van ons mobiliteitssysteem. Om het mobiliteitssysteem goed te laten functioneren moet deze hardware volledig en goed onderhouden zijn.

Het Fietsteam stelde een geïntegreerde fietsinvesteringsprogramma op. Hierbij werd voor het eerst een overzicht gemaakt van de verschillende fiets(gerelateerde) investeringen van het Agenschap Wegen en Verkeer, het departement MOW, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn.

Bij investeringsprojecten met een volledige herinrichting van de rijweg wordt steeds nieuwe fietsinfrastructuur gerealiseerd waar die ontbreekt of wordt door middel van de fietstoets bijzondere aandacht besteed aan kwalitatieve en veilige fietsinfrastructuur. Waar mogelijk worden de jaagpaden ingeschakeld in het fietspadennetwerk.

Voor de verdere uitbouw van het tramnet baseren we ons op de Mobiliteitsvisie 2020. In 2010 werden de verschillende tram- en sneltramprojecten onderzocht op hun vervoerskundige meerwaarde en financiële haalbaarheid. Zo werd een shortlist van prioritaire projecten gemaakt. Op basis van deze shortlist zullen we beslissen welk tram- of sneltramproject(en) we deze legislatuur zullen realiseren. Voor deze projecten worden vervolgens de benodigde voorbereidende studies opgestart.

Ondanks de structurele verhoging van de onderhoudsmiddelen tijdens de laatste jaren heeft de weginfrastructuur nog steeds een belangrijke onderhoudsachterstand. De afgelopen winter liep ons wegennet bovendien heel wat winterschade op. Daarom werden in 2010 reeds belangrijke extra inspanningen gedaan om deze achterstand weg te werken. Ook in 2011 worden de extra inspanningen om de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen weg te werken verder gezet. Op de gewestwegen zorgen we ervoor dat de huidige toestand van het wegennet niet verder achteruitgaat.

De missing links in het Vlaamse wegennet waarvoor de voorbereidingen reeds het verst gevorderd zijn worden eerst weggewerkt. Een aantal van deze werken zoals het Diaboloproject en de verkeerswisselaar in Lummen zijn al ver gevorderd. Voor anderen projecten zoals de Noord-zuidverbinding in de Kempen, de R4-zuid en de A11 Havenrandweg werd de aanbestedingsprocedure opgestart. Voor de Limburgse Noord-zuidverbinding, de A12, de N60 in Ronse en nog een aantal andere missing links werd verder gewerkt aan de MER-, plannings- en vergunnigsprocedures. Met betrekking Oosterweelverbinding besliste de Vlaamse Regering om de Ring rond Antwerpen te sluiten met 2 tunnels, één onder de Schelde met 2x3 rijstroken en een cut&cover tunnel met 4 keer 2 rijstroken en een pechstrook. Beide tunnels worden verbonden via het Oosterweelknooppunt dat voorziet in verbindingen in alle richtingen. Het project loopt tot de knoop ring-E313. Dit is de voorkeursvariant die nu verder wordt uitgewerkt en de noodzakelijk MER-, plannings- en vergunnigsprocedures zal doolopen.

Zowel bij de aanleg van nieuwe wegen als onderhoudswerken beperken we maximaal de hinder voor de weggebruiker. Bij het ontwerp streven we er naar om de impact van het wegverkeer op de omwonende en de natuur te milderen.

Het infrastructuurmasterplan van de Vlaamse waterwegbeheerders vormt het uitgangspunt voor investeringen om missing links, bottlenecks en tekortkomingen in het waterwegennetwerk weg te werken.

Voor het Seine-Scheldeproject naderen de werken voor de doortocht van de Leie in Kortrijk hun einde. De werken op het Noordervak van de Ringvaart om Gent zijn aangevat. De studies voor de bouw van de sluizen te Sint-Baas-Vijve en Harelbeke zullen verder gezet worden.

Voor het project Seine-Schelde West zullen in 2011 de studies over de waterbalans in het Scheldestroomgebied en over de ecohydrologie afgerond worden.

De verruiming van het Albertkanaal tot een klasse VI waterweg tussen Wijnegem en Antwerpen wordt verder gezet.

Door middel van baggeren, onderhoud en vernieuwbouw zorgen we er voor dat het waterweggennetwerk haar rol als belangrijke schakel in het goederentransportnetwerk kan blijven vervullen.

Met de NV Vlaamse Havens werd een financieringsstructuur voor de bouw van zeesluizen in de Waaslandhaven, Zeebrugge (SHIP) en Terneuzen uitgetekend. In 2011 zullen, na een gunstig ESR-advies en BTW-ruling, de NV Vlaamse Havens en de dochter ‘Sluis Waaslandhaven’ worden opgericht. In de loop van 2011 zullen de werken aan de sluis starten zodat de tweede sluis in 2015 in gebruik kan worden genomen. De bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen en het SHIP-project worden verder voorbereid.

Op 12 februari 2010 startten de verdiepingswerken in de Westerschelde. Deze werken zullen tegen eind 2010 afgerond zijn. De toegankelijkheid van de Havens van Gent en Oostende werd verbeterd en de studies voor het verbeteren van de nautische toegang tot de haven van Zeebrugge worden verdergezet.

De luchthavens zijn economische knooppunten en dragen zowel direct via hun rol in het goederenvervoer en indirect via het personenvervoer bij tot de economische welvaart. We doen de noodzakelijke investeringen met betrekking tot de luchthaveninfrastructuur, de luchthavenveiligheid en de luchthavenbeveiliging zodat onze regionale luchthavens hun ICAO-certificaties behouden.

In 2010 zetten we belangrijke stappen voor de realisatie van een nieuwe beheersstructuur voor de drie regionale luchthavens. De mogelijke LEM-partners, die zullen instaan voor de exploitatie van de luchthavens, dienden hun offertes in. Deze worden nu beoordeeld en na een onderhandelingsprocedure en een Best And Final Offer, zullen de LOM en de LEM in 2012 opgericht kunnen worden.

Beschermen tegen overstromingen

Het project Vlaamse Baaien 2100 vertrekt van een geïntegreerde benadering van de uitdagingen waarmee we bij duurzaam kustbeheer geconfronteerd worden. Het beoogt een beveiliging tegen overstromingen, een duurzame natuurontwikkeling, een verhoging van het toeristische potentieel van de Vlaamse kust en een betere nautische toegankelijkheid van onze havens. Om dit ambitieus project in goede banen te leiden wordt geopteerd voor een gefaseerde aanpak. De eerstkomende maanden en jaren wordt gestart met de uitvoering het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan, wordt een masterplan met een langetermijn visie voor het projectgebied opgesteld en wordt de haalbaarheid van de overige projecten onderzocht.

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan zal in 2011 verder gaan. De afwerking van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zal dan van start gaan. Daarnaast zullen de werken aan de Hedwige-Prosperpolder en de cluster Kalkense Meersen verder gezet worden. Voor de andere clusters uit het Sigmaplan zullen de inrichtingswerken voor de 2010-projecten opstarten. Het dijkenprogramma zal eveneens verder gezet worden. Bij de werken in het kader van het Sigmaplan wordt zowel een betere bescherming tegen overstromingen als een verhoging van natuurwaarden beoogd.

Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers is nog steeds te hoog. Daarom blijven we investeren in veilige infrastructuur, handhaving en sensibilisering en vorming.

Bij het ontwerp van nieuwe wegen en fietspaden besteden we bijzonder aandacht aan de verkeersveiligheid en we werken de gevaarlijke punten op het wegen- het fietspadennet weg.

We gaan voor een gerichte handhaving waarbij we gebruik maken van automatische handhavingssystemen zoals onbemande camera's, trajectcontrole, systemen ter controle op tussenafstand, inhaalverbod en overlading (weigh in motion) en toegangscontrole.

De investeringen in veilige infrastructuur en handhaving worden geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd. Hierbij gaan we tevens uit van een grondige ongevalanalyse om ons meer inzicht geven in de oorzaken van verkeersongevallen.

Efficiënte overheid

Om deze beleidsdoelstellingen te kunnen realiseren moeten we de middelen waarover we beschikken efficiënt inzetten. Zo werd een standaardmethodologie voor een MKBA ontwikkeld en zullen beleidsmaatregelen geregeld geëvalueerd worden. Tegen het einde van dit jaar zal ik met alle agentschappen van het beleidsdomein beheersovereenkomsten afsluiten. Hierin worden onder andere afspraken gemaakt over een efficiënte inzet van de middelen.

Een efficiënte overheid is een overheid waar de bevoegdheden en taken aan het meest aangewezen beleidsniveau worden toegewezen. Bij een volgende ronde van de staatshervorming moeten onder ander inzake mobiliteit en verkeersveiligheid een aantal bevoegdheden naar het niveau van de gewesten komen. De Vlaamse Regering keurde het groenboek interne staatshervorming goed. Hierin wordt aangegeven wat de meest aangewezen bevoegdheidsverdeling is tussen het Vlaamse Gewest, de provincies en de gemeenten.

Grote infrastructuurprojecten kunnen pas na het doorlopen van strikte maar ook erg tijdrovende administratieve procedures gerealiseerd worden. Daarom onderzocht ik met de overige betrokken collega's

binnen de Vlaamse Regering hoe we met hertekende processen en procedures kunnen komen tot kortere doorlooptijden en tegelijkertijd meer overleg en participatie. Om deze processen en procedures te kunnen toepassen zullen de komende maanden regelgevende initiatieven worden genomen en zullen tussen de betrokken beleidsdomeinen de nodige afspraken worden gemaakt.

Bij de bouw van nieuwe transportinfrastructuur zal ik een projectleider aanstellen die verantwordelijk is voor het volledige plannings-, vergunnings- en bouwproces. Met de oprichten van beleidsdomeinoverschrijdende projectgroepen verzekeren we de samenwerking tussen alle beleidsdomeinen die betrokken zijn bij de realisatie van infrastructuurprojecten.

We versnellen de onteigeningen door met de FOD Financiën afspraken te maken over het inschakelen van landmeters-expert.

De belangrijkste voorwaarde voor een efficiënt en effectief beleid is een goede samenwerking tussen de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein MOW. Hiertoe zullen binnen de beleidsraad de nodige afspraken voor een geïntegreerde aanpak worden gemaakt en zal een gemeenschappelijke missie en visie worden vastgelegd.

Bijlage 2: Moties en resoluties

1. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heren Bart Martens en Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit m.b.t. de ***Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014****. (03-02-2010)*

1° de extra aandacht voor het wegwerken van oude en nieuwe gevaarlijke punten en voor de uitbreiding en het onderhoud van het fietspadennet. Daarbij verwijs ik naar de maatregelen op het vlak van de gevaarlijke kruispunten ('zwarte punten'), behandeld onder punt 2.1.5, en de verdere uitbouw van de fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFFN) als uitgangspunt, behandeld onder punt 2.1.2.

2° de verbeteringen op het gebied van het woon-werkverkeer, waarbij we verder streven naar de doelstelling om 40% ervan met duurzaam vervoer te laten verlopen. Daarbij verwijs ik specifiek naar het vervoersmanagement, behandeld onder punt 1.1.1.c., maar ook naar de verdere uitbouw van het openbaar vervoernet via tram- of lightrail-projecten, de versterking van de voorstadsnetten en de uitbouw van de stadsomgevingen, de uitbouw van stedelijke deelautoprojecten, behandeld onder punt 2.1.3.

3° de hervorming en vergroening van de verkeersbelastingen. Ook al ligt dit buiten mijn directe bevoegdheid, toch wil ik hier verwijzen naar het gestelde onder punt 1.5.4.b)

4° de blijvende focus op verkeersleefbaarheid. Daarbij wordt in het verkeersveiligheidsbeleid uitgegaan van de doelstellingen van Pact 2020 en wordt werk gemaakt van betere monitoring, met beter, Vlaams statistisch materiaal. Ik verwijs hier o.a. naar het gestelde onder punt 1.1.3.6. en 1.5.1.b.

5° het invoeren van een kilometerheffing voor het vrachtvervoer binnen de in het regeerakkoord afgesproken timing – op een dergelijke manier dat de heffing voor personenwagens op langere termijn niet wordt uitgesloten – en de verbetering van de vervoersmogelijkheden via het water en het spoor (onder meer dankzij een Vlaamse spoorstrategie). Ik verwijs hier o.a. naar de vooruitgang die geboekt is, beschreven onder punt 1.5.4.a.

6° m.b.t. de financiële regeling voor de bouw van de zeesluizen op de Linkerscheldeoever ,Terneuzen en Zeebrugge, verwijs ik u naar hoofdstuk '2.2.2. Zeehavens versterken – toekomstgerichte maritieme toegankelijkheid', deelhoofdstuk 'Ontdubbeling van de maritieme toegangen.';

7° m.b.t. het aanbod aan openbaar vervoer , de kostendekkingsgraad , de investeren in de doorstroming, de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het eengemaakte vervoersbewijs verwijs ik naar de hoofdstukken 1.2.1, 1.2.2 en 1.2.3 van deze beleidsbrief;

8° m.b.t. het versnellen van maatschappelijk belangrijke infrastructuurwerken verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3. van deze beleidsbrief ;

9° de activiteiten van het Agentschap Wegen en Verkeer op het vlak van het verder uitrusten van het bestaande wegennet, de kwalitatieve verbetering ervan en het wegwerken van de achterstand op het gebied van onderhoudswerkzaamheden. Dat gebeurt door middel van de reguliere werking van het Agentschap Wegen en Verkeer en het daarvoor beschikbare budget. Specifiek voor structureel onderhoud is er bovendien een verhoging van de budgettaire middelen, die in eerste instantie bedoeld zijn voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand op de hoofdwegen, tegen het einde van deze legislatuur.

Het wegwerken van de onderhoudsachterstand (op autosnelwegen) is een van de "vlaggenschepen" die ik van nabij opvolg.

10° het wegwerken van de missing links, middels een tweesporenbeleid. Het uitvoeringstraject van missing links wordt in deze legislatuur resoluut voortgezet. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan wegwerkzaamheden waarvoor de voorbereidingen het verst gevorderd zijn, zodat aan het einde van deze legislatuur de werkzaamheden voor het wegwerken van zes missing links aanbesteed of afgerond zijn.

Tijdens de komende legislatuur zullen ook de plannen worden voorbereid voor de verwezenlijking van de overige missing links. Op basis van hun bijdrage tot het verbeteren van de bereikbaarheid kan een nieuwe

set van een vijftal weg te werken missing links worden geselecteerd. Op die manier zal het tempo in het wegwerken van de missing links ook op langere termijn gehandhaafd kunnen worden.

De huidige stand van zaken van de verschillende missing links wordt weergegeven in de beleidsbrief onder 2.1.1 – d Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links. De verwezenlijkingen voor het jaar 2011 worden ook weergegeven.

Ook de aanpak van de missing links is een van de "vlaggenschepen" die ik van nabij opvolg.

11° de investeringen op het gebied van doorgedreven dynamisch verkeersmanagement en slimme verkeerslichten, toegelicht onder alinea 1.1.1 – a investeren in dynamisch verkeersbeheer en onder alinea 1.1.1 b – slimme verkeerslichten van deze beleidsnota.

Ook de uitbouw van doorgedreven (multimodaal) verkeersmanagement is een van de "vlaggenschepen" die ik van nabij opvolg.

12° het tijdig betrekken van het Vlaams Parlement en de lokale besturen bij het opstellen van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen tijdig en daarbij voorzien in een toereikend mobiliteitsaanbod en bovendien in zetten op het beheersen van de mobiliteitsvraag. Hier kan ik verwijzen naar de formele start die genomen is: de lopende aanstelling van de planningscommissie en het uitgetekende participatiepad, met de voorziene ruimte om het Vlaams Parlement en de lokale besturen hierbij te betrekken. Ik verwijs hier naar punt 1.5.1.a.

2. Onderhoud wegennet

ACTUALITEITSMOTIE van mevrouw Griet Smaers, de heren Carl Decaluwe en Dirk de Kort, mevrouw Kathleen Deckx, de heer Jan Roegiers en de dames Lies Jans en Sophie De Wit tot besluit van het op 10 februari 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de aanhoudende ***onderhoudsproblemen op het Vlaamse wegennet*** *(10-02-2010)*

Het Vlaams Parlement vraagt de Vlaamse Regering:

1° de structurele onderhoudsinspanningen voor het wegennet verder te verhogen en zo de opgelopen achterstand weg te werken;

2° bij deze inhaalbeweging voorrang te verlenen aan de onderhoudsachterstand op de hoofdwegen;

3° de bestekken en bestekseisen te herzien in functie van de verhoging van de kwaliteit en een minimale levensduur.

1° Wat betreft de onderhoudsinspanningen voor het wegennet, wordt gewezen op de verhoging van de middelen, ook in het budget van 2010. In 2010 werd immers 104 M € voor het structureel onderhoud voorzien. Bovendien werd een extra meeruitgave toegekend van 11,5 M € voor dringende herstellingen ten gevolge van de winterschade. Het extra budget voor het wegwerken van de opgelopen winterschade op bepaalde locaties (E313) komt ook het structurele onderhoud van het wegennet ten goede. Het totale budget bedraagt in totaal 115.5 M €.

Bij de begrotingscontrole werd bovendien eenmalig een extra budget van 25 miljoen € vrijgemaakt voor het structureel onderhoud van de wegen. [budget na te kijken.]

De extra inspanningen om de onderhoudsachterstand, in eerste instantie op de autosnelwegen, weg te werken, worden doorgetrokken in 2011 en de jaren daarop.

2° De extra inspanningen en middelen worden in eerste instantie benut om de opgelopen onderhoudsachterstand op de hoofdwegen weg te werken. Daartoe werd bovendien een concrete meerjarenplanning uitgewerkt die onder andere rekening houdt met minder hindermaatregelen en aangepaste faseringen in de wegwerkzaamheden.

3° De vernieuwde versie van het standaardbestek 250 voor wegenwerken werd volledig uitgewerkt. Het gebruik van de nieuwe versie van het bestek zal verplicht worden voor werken gepubliceerd vanaf 1 januari 2011. De nieuwe versie houdt rekening met verbeterde kwaliteitseisen.

De verlenging van de minimale levensduur wordt in 2010 nog nader onderzocht via een mogelijke uitbreiding van de waarborgtermijn (in het kader van bestekken met resultaatsverbintenissen).

De verlenging van de minimale levensduur wordt in 2010 nog nader onderzocht via een mogelijke uitbreiding van de waarborgtermijn (in het kader van bestekken met resultaatsverbintenissen).

3. Oosterweelverbinding

ACTUALITEITSMOTIE van de heren Ludwig Caluwé, Patrick Janssens, Bart De Wever, Carl Decaluwe en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit en de heer Dirk de Kort tot besluit van het op 31 maart 2010 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de door de Vlaamse Regering aangekondigde oplossing voor de Antwerpse ***Oosterweelverbinding*** *(31-03-2010)*

M.b.t. de Oosterweelverbinding verwijs ik naar hoofdstuk 2.1.1. Het wegennet gericht onderhouden en uitbreiden, deelhoofdstuk Investeren in capaciteitsuitbreiding en wegwerken van missing links.

De projecten van het Masterplan 2020 worden verder voorbereid en waar mogelijk opgestart. Hierbij kan o.a. verwezen worden naar de volgende projecten:

- *bruggen Albertkanaal:* Geel Oevel (nummer 38) - onderdeel NoordZuid Kempen: voorkeursbieder is aangeduid – aanvraag stedenbouwkundige vergunning is ingediend juli 2010.
- *DVM:* Er werd ongeveer 6 miljoen € vastgelegd voor DVM-projecten. Daarnaast is er nog ongeveer 10 miljoen € voor projecten die voorbereid worden om aanbesteed te worden in 2010.
- *E34-E313:* het plan-MER over de capaciteitsuitbreiding E313 is opgestart; de spitsstrook tussen Antwerpen Oost en Ranst is voorzien voor 2010
- *R4 Oost:* knooppunten 1-2-3: het referentieontwerp is in opmaak. In 2011: studie om het ontwerp af te werken (MER enz...); knooppunt 4: aanbesteding in 2011; knooppunt 8: najaar 2010: start technisch ontwerp (op basis van bestaand voorontwerp); knooppunt 9: najaar 2010: bouwaanvraag. Half 2011: aanbesteding (TV3V-project)
- *A102:* Afstemming met Infrabel over plan-MER tweede spoorontsluiting is opgestart en loopt; de voorstudie van het tracé is in opmaak; met de realisatie van de A102 zal niet worden gestart voordat de Oosterweelverbinding functioneert
- Waasland:
    - Oostelijke tangent in Sint-Niklaas: voorontwerp en plan-MER zijn in opmaak en worden half 2011 verwacht ; bouwvergunning en ontwerp worden uitgewerkt in de 2e helft van 2011
- De nieuwe verbindingsweg E34 - N70 en de parallelwegen E17: studie van Interwaas
- *R11:* Er wordt een ondertunnelde verbinding/verbindingen prioritair gerealiseerd onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 zuid. Hierbij wordt verder onderzocht of een combinatie van tunnels of één volledige ondertunneling van de R11 het meest geschikt is. Wat betreft de luchthaven van Antwerpen wordt beslist dat een volledige ondertunneling uitgevoerd zal worden. Daarvoor worden reeds in 2011 kredieten ingeschreven.
- *Ontsluiting Rupelzone naar A12:* Het ontwerp van de doortrekking van de N171 van de A12 tot aan het industriegebied Krekeleberg in Niel is opgestart.
- *Ombouw N49 Expresweg, grondgebied Oost-Vlaanderen:* Voor de ombouw van de N49/E34 tussen Zelzate en Maldegem, lopen volgende studies:
    - ontwerpstudie voor de bouw van een brug aan het kruispunt met de Stoepestraat (N448) te Assenede en de aanleg van een parallelweg met aansluiting op de R4-west in Zelzate. Er wordt gestreefd naar het indienen van de bouwaanvraag eind 2011.
    - Voor het aansluitingscomplex met de Vaartstraat (N456) in Kaprijke loopt een plan-MER-studie, waarbij als flankerende maatregel ook de omleidingsweg rond Lembeke wordt opgenomen. Daarna moet voor het project een RUP en een project-MER of ontheffingsaanvraag opgemaakt worden. Er wordt naar gestreefd om de goedkeuring van het plan-MER afgerond te hebben in 2011(, RUP in 2012, en dan opmaak technische studie).
    - Voor de andere overbruggingen/aansluitingen wordt onderzocht welke procedures op het gebied van MER en/of RUP nodig zijn.

- *Ombouw N49 Damme, grondgebied West-Vlaanderen:* Aanbesteding in 2011 voor een "studieopdracht voor het uitvoeren van een technische en ruimtelijke haalbaarheidsstudie en de opmaak van een planMER voor de voor de omvorming van de N49 tot hoofdweg ter hoogte van Lapscheure ".
- *Tramprojecten: zie hoofdstuk 2.1.3.*
  Voor de volgende openbaar vervoersprojecten wordt een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd teneinde een gepaste prioritering en timing op te stellen:
  - de zogenaamde projecten '2e fase', met name Mortsel-Kontich, Kontich verbinding Boniverlei-Antwerpsesteenweg, Hemiksem (Sint-Bernardsesteenweg), Sint-Bernardsesteenweg fase 2, Borsbeek-Wommelgem, Linkeroever Noord, Nieuw Zuid en Ekeren-Leugenberg,
  - de bijkomende openbaar vervoersprojecten in het Masterplan 2020, toegevoegd op 30 maart 2010, met name de tramlijn Wilrijk, de tramlijn E313, tramlijn Beveren, Lightrail Oostmalle (fase 1).

4. Meccanoplan

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Dirk de Kort en Bart Martens, mevrouw Sophie De Wit, de heer Carl Decaluwe en mevrouw Lies Jans tot besluit van de op 20 mei 2010 door de heren Jan Penris en Dirk Peeters in commissie gehouden interpellaties tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, respectievelijk over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020, en over de objectiviteit van het onderzoek naar het ***Meccanoplan*** *voor de Antwerpse mobiliteit. (02/06/2010)*

Ik verwijs hier naar het antwoord op hiervoor besproken actualiteitsmotie m.b.t. de Oosterweelverbinding.

Ook in de toekomst zal het Vlaams Parlement via de zogenaamde voortgangsrapportages geïnformeerd worden over de voortgang van het Masterplan 2020.

5. Bevolkingsaangroei

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Filip Watteeuw, Koen Van den Heuvel, Sven Gatz, Lode Vereeck, Kris Van Dijck en Peter Vanvelthoven tot besluit van de op 12 januari 2010 door de heer Filip Watteeuw in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de nieuwe bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau en de gevolgen van de verwachte ***bevolkingsaangroei*** *voor onder meer huisvesting, mobiliteit, leefbaarheid, werkgelegenheid en onderwijs. (27-01-2010)*

Bij het uitwerken van prognoses en scenario's, uitgevoerd in het kader van het in voorbereiding zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt uitgegaan van de recentste demografische vooruitzichten voor Vlaanderen voor de komende decennia, in het bijzonder met de te verwachten bevolkingsaangroei, vergrijzing en gezinsverdunning. Zo wordt bijvoorbeeld uitgegaan van de meest recente bevolkingsprognoses van het Federaal Planbureau.

In het kader van deze planning zullen periodieke en concrete doelstellingen worden gehanteerd en zullen de gepaste maatregelen worden ontwikkeld om de negatieve gevolgen van de te verwachten demografische ontwikkelingen in te perken en daarbij specifiek aandacht te hebben voor de situatie in de steden. Hierover zal in de bevoegde commissie van het Vlaams Parlement worden gerapporteerd.

6. Westerscheldeverdieping

MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Dirk de Kort, Ludwig Caluwé en Bart Martens, mevrouw Liesbeth Homans, de heer Jan Roegiers en mevrouw Lies Jan stot besluit van de op 1 oktober 2009

1° door de heer Jan Penris in commissie gehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits,Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,over de actuele toestand rond de opschorting van de Westerscheldeverdieping in het licht van de geschillenprocedure;

2° door mevrouw Annick De Ridder in commissiegehouden interpellatie tot mevrouw Hilde Crevits,Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken,over de Scheldeverdieping en meer bepaald het uitblijven daarvan aan Nederlandse zijde;

3° door de heer Lode Vereeck in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters,minister-president van de Vlaamse Regering,Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,Landbouw en Plattelandsbeleid,over de uitdieping van de Westerschelde (14-10-2009)

Aan alle elementen uit deze motie werd invulling gegeven:

1° De langetermijnvisie van het Schelde-estuarium wordt vanzelfsprekend aangehouden als streefbeeld voor het Schelde-estuarium. De langetermijnvisie blijft ook in de toekomst dienst doen als leidraad om de ontwikkelingen in het estuarium in goede banen te leiden.

2° Nederland heeft uiting gegeven van haar engagement om een integrale uitvoering van het Verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 te realiseren, en hierbij de timing zoals vermeld in het verdrag in acht te nemen. Zij heeft hiertoe de nodige stappen ondernomen (zie infra).

3° De verdiepingswerken op Nederlands grondgebied zijn op 12 februari 2010 van start gegaan. De uitvoeringstermijn voor de verdiepingswerken is ambitieus, zodat de eerder opgelopen vertraging gevoelig zal ingeperkt worden. De verdieping kan vermoedelijk op het einde van 2010 afgerond worden. Nederland heeft tevens de nodige stappen ondernomen om haar deel van het Schelde-estuarium in een gunstige staat van instandhouding te brengen. Zij is immers teruggevallen op het tweede deel van haar dubbelbesluit d.d. 17 april 2009, namelijk het uitvoeren van de natuurontwikkeling in de Hertogin Hedwigepolder, zoals voorzien in het Verdrag.

4° De nodige maatregelen werden genomen, met positieve resultaten tot gevolg (zie supra).

5° Zowel Vlaanderen als Nederland blijven vasthouden aan de integrale en onverkorte uitvoering van de Scheldeverdragen, aangezien deze een evenwichtig pakket vormen. De balans tussen de 3 pijlers van de langetermijnvisie, toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid blijft gevrijwaard.

6° Wegens het spoedig nakomen van de verdragsverplichtingen door Nederland, kon de geschillenbeslechtingsprocedure vroegtijdig stopgezet worden. De instelling van een scheidsgerecht is onnodig gebleken.

7. Beheersovereenkomst De Lijn

Resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heren Jan Roegiers, Jan Peumans, Dirk de Kort en Bart Martens en de dames Sophie De Wit en Griet Smaers betreffende de nieuwe beheersovereenkomst 2010-2014 van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (08-07-2010)

Hier verwijs ik naar de vooruitgang die eerder beschreven is onder punt 1.2.2.a. Een nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn.

8. Versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten

Resolutie van de heren Johan Sauwens, Sas van Rouveroij, Bart Martens, Jan Peumans en Lode Vereeck, mevrouw Mieke Vogels en de heer Dirk de Kort betreffende aanbevelingen aangaande ***de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten****: Sneller door Beter (03-03-2010)*

M.b.t. het versnellen van maatschappelijk belangrijke infrastructuurwerken verwijs ik naar hoofdstuk 1.5.3. van deze beleidsbrief.

Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten

Om de uitvoerbaarheid van het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering betreffende de dossiersamenstelling van de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning (B.S. 10/08/2009) te vergroten en meer duidelijkheid te creëren over die omstandigheden waarvoor sinds 1/09/2009 in bepaalde gevallen een Mobiliteitseffectenrapport(MOBER) een verplicht onderdeel van het aanvraagdossier voor een stedenbouwkundig dossier werd, is een richtlijnenboek "Mobiliteitseffectenstudies: Mobiliteitstoets en MOBER" opgemaakt en sinds november 2009 via de website www.mobiel.vlaanderen.be verspreid. Het gaat om projecten die niet MERplichtig zijn maar wel aanzienlijke mobiliteitseffecten genereren. Denk maar aan de typische baanwinkels. De MOBER moet voorgelegd worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Met het besluit van de Vlaamse Regering op 10.09.2010 tot opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en betreffende de gewestelijke planningscommissie, is uitvoering gegeven aan de artikels 11§1 en 11§2 van het decreet betreffende het mobiliteitsbeleid. Het participatietraject is daarmee eveneens vastgelegd.

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

Overzicht stand van zaken bestaande initiatieven						
Titel van het initiatief	**Betrokken regelgeving**	**Eventuele wettelijke deadline**	**Korte samenvatting van de beleidsdoelstellingen**	**Te doorlopen fases en hun timing**	**Wordt een RIA opgesteld?**	**Contactpersoon**
Uitvoeringsbesluiten mobiliteitsdecreet	Decreet inzake het mobiliteitsbeleid			a, b, c, d, e	Ja	
	Art. 3 §3 Intergemeentelijke mobiliteitsplannen + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a , b, c, d, e	Ja	
	Art. 16 §3 VR stelt nadere regels vast voor de inhoud, vorm en procedure van sneltoets + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a , b, c, d, e	Ja	
	Art. 19 §2 VR richt binnen elke provincie een PAC op en bepaalt nadere regels voor samenstelling en werking + decreet mobiliteitsconvenants		Verdere implementatie van het decreet	a , b, c, d, e	Ja	
	Art. 20 VR kan nadere regels vaststellen voor inhoud, methodologie,		Verder entatie van het decr	a , b, c, d, e	Ja	

	procedure voor de opmaak, evaluatie, herziening en bekendmaking van (inter)gemeentelijk mob.plan + decreet mobiliteitsconvenants					
Zeeweringsdecreet	nieuwe regelgeving nog geen betrokken regelgeving voor handen	Geen wettelijke deadline	juridisch kader waarbinnen beheer en werken inzake zeewering verder uitgevoerd kunnen worden	Opstellen decreet 31/12/2010 Administratieve procedures In werking treding 01/06/2011	ja	ir. Kathleen Bernaert
Wijziging Scheepvaartbegeleidingsdecreet aan Monitoringrichtlijn (Bestuurlijke overheid op Zee)	Scheepvaartbegeleidingsdecreet, samenwerkingsakkoord Kustwacht Rampenplan Noordzee	01/11/2011	Aanpassing van de bestaande wetgeving aan de internationale richtlijnen met betrekking tot de Bestuurlijke overheid op zee	Opstellen van consensustekst met federale overheid 01/11/2010 Opstellen van aanpassingsdecreten 01/06/2011 Doorlopen van administratieve procedures 01/11/2011	nee	Nadège Dewalque
Scheepvaartdecreet	Politiereglement Binnenvaart Scheepvaartreglement binnenvaart Regionale scheepvaartreglemente	31/12/2011	Uniformiseren van de verschillende scheepvaartreglementen op d[illegible]ren en aanpasse intern gelgeving	Uitvoeren van een studie 01/04/2011 Opstellen van decreet	ja	Geert van Capellen

	n			01/08/2011 Administratieve procedure 31/12/2011		
Wegendecreet	(meerdere oudere wetgeving i.f.v. het wegbeheer, zoals bv. KB van 1958 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen)	Geen	Eenduidig decretaal kader voor bepaalde wegnormen en inrichtingsprinicipes. Hierbij wordt gestreefd naar zowel een globale decretale verankering als naar een actualisering van de bestaande regelgeving.	A,b,c,d,e,f (fases uit beleidsnota MOW 2009-2014): initiatiefase, conceptfase, ontwerpfase, goedkeuringsfase, implementatiefase, nazorgfase	Ja	Lieven De Sadeleer (AWV, afd. O-Vl), Koenraad Vanschoren (AWV, afd. PCO), Anneleen De Smedt (AWV, afd. PCO).
Ontwerp van decreet en een uitvoeringsbesluit betreffende de bescherming van de weginfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer	Wegcode en “aslastendecreet”	Geen	Gebruik van de infrastructuur door uitzonderlijke transporten regelen in harmonie met de federale regelgeving		Ja	Stijn De Sutter (EVT) Koenraad Vanschoren (PCO) Geert Decorte (AJD)
Uitvoeringsbesluit bij het decreet in zake het vaststellen van rooilijnen	Decreet van 8 mei 2009 houdende vastelling en realisatie van rooilijnen	Geen	Uitvoering geven aan een aantal artikelen van het Rooilijnendecreet		Ja	Lieven De Saedeleer (WOV) Koenraad VAnschoren (PCO) Carol Vercarre (AJD)
Decreet betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur		Decreet: eind 2010 Uitvoeringsbesluiten: eind 2011	Uitvoering geven aan richtlijn 2008/96/EG	Decreet is in goedkeuringsfase	nee	
Shuttledecreet	o.a. BVR betreffende het Pendelfonds (24/11/2006)	Geen		Decreet is in initiatiefase	ja	

Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWV
AGIV	Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen
AIS	Automatic Identification System
ANB	Agentschap Natuur en Bos
ARP	Afdeling Ruimtelijke Planning (departement RWO)
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BAFO	Best and final offer
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIV	Belasting op inverkeerstelling
BIVV	Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid
BMC	Belgian Mobility Card
BMM	Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee en het Schelde-estuarium
CBS	Central Broker System
CCTV	Closed Circuit TV installatie
CEMT	maateenheid schepen vastgelegd door de Conférence Européenne des Ministres de Transport
CIC	Centra voor Informatie en Coördinatie
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CPW	Coördinatiepunt Wegenwerken
CVIS	Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DB(F)M(O)	Design Build (Finance) Maintain (Operate)
DiV	Departement internationaal Vlaanderen
DIWB	Decreet Integraal Waterbeleid
DS	nv. De Scheepvaart
EEV	Enhanced Environmentally friendly Vehicles
EIB	Europese Investeringsbank
EMSA	European Maritime Safety Agency
ETA	Etimated Time of Arrival
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsten
FCD	Floating Car Data
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
FISN	Flanders Inland Shipping Network
FIT	Flanders Investment and Trade

FITA	Flanders International Technical Agency
FOD MV	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GEN	Gewestelijk expresnet
GGG	gecontroleerd gereduceerd getijdegebied
GHA	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen
GIPOD	Generiek Informatieplatform Openbaar Domein
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GKVP	geïntegreerd kustveiligheidsplan
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GOG	gecontroleerd overstromingsgebied
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum
HPD	Hydrographic Production Database
HYMEDIS	Hydro Meteo Distributiesysteem
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organisation
INLANAV	Innovative Inland Navigation
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ITS	intelligent transportation systems
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
KGT	Kanaal Gent-Terneuzen
KLIP	Kabel en Leiding Informatie Portaal
KRW	Kaderrichtlijn Water
LED	Light Emitting Diode
LEM	Luchthavenexploitatiemaatschappij
LNE	(departement / beleidsdomein) Leefmilieu, Natuur en Energie
LOM	Luchthavenontwikkelingsmaatschappij
MDK	agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectrapportage
MIRA	Milieurapport Vlaanderen
MIV	Meten in Vlaanderen
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOTIS	Mobile Traffic Services for Public Authorities and Citizens
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken

MRCC	Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum
MTS	Mobile Traffic Services
NBB	Nationale Bank van België
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw
NSZ	Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen
OBA	Objectieve Behoefte Analyse
OMS	Oceanografisch Meteorologisch Station
PAC	Provinciale Auditcommissie
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
PPS	Publiek Private Samenwerking
RESA	runway end safety area
RIS	River Information Services
RISE	ReisInformatie Systemen Extra
RSS	rijstrooksignalisatie
RUP	Ruimtelijk Uitvoerings Plan
RWO	departement / beleidsdomein) Ruimtelijke Ordening Woonbeleid en Onroerend erfgoed
SAF	Stakeholdersadviesforum
SAR	Search And Rescue
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SHIP	Strategisch haveninfrastructuurproject
SMASNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SPV	Speciale Projectvennootschap
SRK	Schelde Radar Keten
SSS	Shortsea shipping
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN(T)	Trans-Europese (Transport) Netwerken
TV3V	Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen
TVB	Team Vlaamse Bouwmeester
UPTR	Unie van Professionele Transport en Logistieke Ondernemers
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VELIKAR	VErkeers- LIchtenbeïnvloeding door middel van Korte Afstand Radio
VHC	Vlaamse Havencommissie
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VMS	Variable-message sign

VOKA	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VRN	Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
VVP	Vereniging van Vlaamse provincies
WESP	WesterscheldePlanner
WIM	Weigh-in-motion
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV