

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



Zitting 2006-2007

27 oktober 2006

BELEIDSBRIEF

Openbare Werken

Beleidsprioriteiten 2006-2007

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

INHOUD

	Blz.
Inleiding.....	5
Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2006 en vooruitzichten voor 2007	6
1. OPENBARE WERKEN: INVESTEREN VOOR ALLE GEBRUIKERS VAN HET TRANSPORTSYSTEEM	6
1.1. Investeren in wegen	6
1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet.....	6
1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen	10
1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur.....	12
1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten	13
1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer	16
1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding.....	17
1.2. Investeren in waterwegen.....	18
1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwaterwegennet en het vrijwaren van de vervoerscapaciteit van de hoofdwaterwegen.....	18
1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen	20
1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur	21
1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg	23
1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven	26
1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken	26
1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten	28
1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg	29
1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken.....	31
1.3.5. Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten.....	32
1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement.....	33
1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur.....	35
2. OPENBARE WERKEN: INVESTEREN IN ECONOMISCHE POORTEN EN KNOOPPUNTEN	36
2.1. Zeehavens	36
2.1.1. Operationele doelstelling 1: We garanderen een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid aan zeezijde	36
2.1.2. Operationele doelstelling 2: We stimuleren en faciliteren een continue verbetering van de nautische dienstverlening	40
2.1.3. Operationele doelstelling 3: We zorgen voor verbeterde hinterlandontsluitingen en een modale verschuiving aan landzijde	44
2.1.4. Operationele doelstelling 4: We ronden de opmaak van een langetermijnvisie voor het Vlaams havenbeleid en de strategische planprocessen af	46

2.1.5. Operationele doelstelling 5: We herzien het huidige havendecreet waar nodig en verduidelijken de toepassing ervan.....	47
2.1.6. Operationele doelstelling 7: We streven naar een betere afstemming tussen de verschillende beleidsdomeinen met impact op het havenbeleid.....	47
2.1.7. Operationele doelstelling 8: We streven naar meer transparantie en vereenvoudiging van procedures.....	48
2.1.8. Operationele doelstelling 9: We stimuleren en faciliteren permanent overleg met Nederland voor de noodzakelijke ingrepen in het Schelde-estuarium	48
2.1.9. Operationele doelstelling 10: We kiezen voor een meer gestroomlijnde aanpak bij toepassing van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn	49
2.2. Luchthavens.....	51
2.2.1. Projecten	51
3. OPENBARE WERKEN: DE MULTIFUNCTIONELE BENADERING	57
3.1. De weg multifunctioneel benaderd	57
3.1.1. Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren .	57
3.2. De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd.....	59
3.2.1. Strategische doelstellingen	59
3.2.2. Operationele doelstelling	61
3.2.3. Projecten	62
Bijlage 1: Samenvatting van de beleidsopties en initiatieven voor het volgende begrotingsjaar	75
Bijlage 2: Moties en resoluties	80
Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten	83
Lijst met gebruikte afkortingen.....	85

Inleiding

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

- Een overzicht van de uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2006 en vooruitzichten voor 2007.
- 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.

Uitvoering van de beleidsnota tijdens het begrotingsjaar 2006 en vooruitzichten voor 2007

1. Openbare Werken: investeren voor alle gebruikers van het transportsysteem

1.1. Investeren in wegen

1.1.1. Doorvoeren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet

Wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten

De aanleg van missing links en het wegwerken van andere capaciteitsbeperkende knelpunten is een belangrijke voorwaarde om op termijn tot een aanvaardbare afwikkelingskwaliteit op het hoofdwegennet te komen. Het is mijn bedoeling om deze legislatuur minstens één derde van de 24 resterende missing links uit het mobiliteitsplan Vlaanderen weg te werken. Ik heb hiertoe 12 projecten geselecteerd die moeten toelaten deze doelstelling te realiseren. Sinds het begin van deze legislatuur werd reeds 1 missing link weggewerkt, namelijk het verbeteren van de aansluitingen op de A10 (Brussel-Oostende) te Jabbeke.

Realisaties 2006

Voor de volgende missing links werden in 2006 reeds een aantal aanbestedingen gerealiseerd en start de uitvoering nog dit jaar of uiterlijk begin volgend jaar:

- De bouw van een tweede Scheldebrug op de N16 in Temse (zie ook 1.2.1);
- Het aanpassen van de verkeerswisselaar A2/E314 – A13/E313 in Lummen (gedeelte voor de ontsluiting van een bedrijventerrein, is reeds in uitvoering);
- Het herinrichten van de N31 tot een primaire weg van categorie I (gedeelte ter hoogte van de Koningin Astridlaan);
- Het aanleggen van een verbindingsweg E19 – Luchthaven Zaventem;
- Het aanleggen van de Oosterweelverbinding in Antwerpen (zie ook Masterplan Antwerpen).

De kredieten voor deze projecten komen zowel van de investeringskredieten van het Agentschap Infrastructuur als via alternatieve financiering.

Te realiseren 2007

Voor de verkeerswisselaar te Lummen (enkele bruggen van het nieuwe complex) en op de N31 (gedeelte ter hoogte van de Chartreuseweg) zal in 2007 een volgende fase van de uitvoering aanbesteed worden.

De volgende missing links zitten nog in een studie- of ontwerpfase. In de loop van 2007 zullen de eerste aanbestedingen voor de (gefaseerde) uitvoering van deze werken doorgaan:

- Het aanpassen van de N74 noord-zuidverbinding in Limburg (de eerste fase start eind 2007 met de heraanleg van de Grote Baan, gaande van de bestaande rotonde in Hechtel tot aan het kruispunt met de Peersedijk);
- Het aanpassen van de N19 Westerlo - Turnhout.

De studie- of ontwerpfase van de volgende missing links zal in 2007 verder gezet worden:

- Het vervolledigen van de R4-Zuid in Gent (MER- en ontwerpstudie);
- Het aanpassen van de A19 (Plan-MER-studie);
- Het omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (ontwerpstudie);
- Het omvormen van de N49 Westkapelle - Zelzate tot autosnelweg (RUP- en voorontwerpstudie);

- Het aanleggen van de N60 als primaire weg van categorie I (RUP- en MER-studie).

Van een aantal van deze projecten is voorzien deze te financieren via het daartoe in 2006 opgerichte Via-Invest (zie ook hoofdstuk 1.3.2.). Dit geldt voor de projecten:

- Het aanleggen van een verbindingsweg E19 – Luchthaven Zaventem;
- Het aanpassen van de N74 noord-zuidverbinding in Limburg;
- Het aanpassen van de N19 Westerlo - Turnhout;
- Het vervolledigen van de R4-Zuid in Gent;
- Het omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge.

De projecten (of bepaalde onderdelen ervan zoals bv. studiekosten) die niet gefinancierd zullen worden via deze Publiek Private Samenwerking zullen vastgelegd worden op de investeringskredieten van het Agentschap Infrastructuur.

Verkeerscentrum

Realisaties 2006

Het Verkeerscentrum te Antwerpen is 24u/24u – 7d/7d operationeel en staat in voor het dynamisch verkeersbeheer met als doel:

- het verstandig ‘geleiden’ van de verkeersstromen op de weg (door snelheidsharmonisatie);
- het zo veel mogelijk voorkomen van ongevallen (d.m.v. preventief en lokaal beveiligen van files);
- het tijdig waarschuwen van de weggebruiker voor hindernissen (via verkeersinformatie);
- het aanreiken van alternatieve reismogelijkheden (dynamisch routeadvies);
- het reduceren van de hinder tengevolge van werkzaamheden, door gericht informatie en bij te dragen aan de afstemming van de werkzaamheden;
- het beveiligen bij en/of bijdragen aan het snel vrijmaken van de weg na incidenten (zgn. “incident management”).

Hierbij wordt gebruik gemaakt van verkeerstelematica (camerabewaking, telsystemen, praatpalen, variabele signalisatie, ...), welke continu verder wordt uitgebouwd langsheen het hoofdwegennet.

Om een goede afstemming te verkrijgen tussen de wegbeheerder en politiepatrouilles, wordt samengewerkt met de federale wegpolitie en de lokale politie via de Centra voor Informatie en Coördinatie (CIC) . Via de delegatie van de federale wegpolitie in het Verkeerscentrum is toegang mogelijk gemaakt tot het Astrid-netwerk van de hulpdiensten.

Met betrekking tot de regio om Brussel wordt samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor een (afgestemd) dynamisch verkeersbeheerssysteem op de ring om Brussel en op de aansluitende (invals)wegen.

Te realiseren 2007

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

Een behoefteanalyse met betrekking tot een verbeterde huisvesting voor het Verkeerscentrum Antwerpen en de Permanente Wachtdienst van de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen werd opgemaakt. Binnen de administratie worden in samenspraak met het Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA) Facilitair Management de verschillende mogelijkheden omtrent een degelijke huisvesting onderzocht. Deze oefening moet eind 2006 worden afgerond.

De verdere onderhandelingen met de Stad Antwerpen zullen verder worden gevoerd omtrent het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst tot het integraal verkeersbeheer op het hoofdwegennet en in het stedelijk gebied Antwerpen.

In nauwe samenwerking met de Federale Politie wordt gestart met de uitbouw van het Verkeerscentrum te Gent. In eerst instantie zullen de nodige middelen worden voorzien voor het volwaardig uitbouwen en bemannen van een operatorzaal van waaruit de verkeersafwikkeling in de regio Gent alsook op de assen Antwerpen-Gent en Brussel-Gent wordt opgevolgd en de variabele signalisatie wordt aangestuurd. Deze telematica omvat voornamelijk monitoringsystemen (camerabewaking, tellussen, ...) evenals sturingssystemen (veranderlijke tekstuele borden en rijstrooksignalisatie).

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

Optimaal benutten van de huidige capaciteit via dynamisch verkeersbeheer

Algemeen

Voor een groot gedeelte van het hoofdwegennet (autosnelwegennet) waar er nog geen volledige uitbouw is van het systeem van dynamische informatie- en signalisatieborden, werden de opties vastgelegd om bij wegwerkzaamheden, de staart van de files (extra) te beveiligen tegen aanrijdingen door vooral vrachtwagens. Deze opties steunen op 2 pijlers, afhankelijk van de omstandigheden:

- het intensiever en optimaler gebruik van het verplaatsbaar set voor filedetectie en –informatie van de tweede generatie, vooral voor werken van langere duur;
- een nieuw en beter zichtbaar systeem van filewaarschuwing boven de rijweg, vooral voor werken van kortere duur of waarvoor het hoger vermeld verplaatsbaar set niet beschikbaar is.

Voormelde opties worden technisch uitgewerkt en kunnen vanaf 2007 beschikbaar zijn.

Er was reeds een verkennend onderzoek van de huidige technische mogelijkheden van een dynamischer regeling van verkeerslichten, zowel ten behoeve van de verkeersafwikkeling in het algemeen, als ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer. Ook werden de verkeersmodellen ingeschakeld om een beter inzicht te bekomen op de relatie verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer – algemene verkeersafwikkeling, voor kruispunten in de regio Antwerpen. Dit beleid wordt verder uitgewerkt in samenspraak met de minister bevoegd voor Mobiliteit.

Realisaties 2006

De laatste tot op heden gebudgetteerde fase van het project rijstrooksignalisatie in Antwerpen werd operationeel. Het betreft hier de rijstrooksignalisatieborden op de binnenring van de R1 tussen Merksem en de Kennedytunnel.

Om accurate verkeersdata op te tekenen werden 56 nieuwe telposten geïnstalleerd in het kader van het project “Metten in Vlaanderen”. Tevens werd aan 5 grensovergangen met Frankrijk en Nederland, apparatuur geïnstalleerd voor het inventariseren van de verkeersstromen vanuit en naar Vlaanderen.

De automatische borden voor filestaartbeveiliging werden ingezet bij de onderhoudswerkzaamheden op de RO rond Brussel.

In het kader van de verdere uitbouw van het dynamisch verkeersbeheer in Vlaanderen worden gemotiveerde projectplannen opgesteld voor het doelgericht investeren in telematica-installaties langs het Vlaamse autosnelwegennet – met de nadruk op de Vlaamse Ruit en de as Antwerpen-Brussel. Deze visiedocumenten focussen op de uitbouw van verkeerscentra te Brussel en te Gent.

In het kader van Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) werd de kennis inzake (verkeers)prognosemodellen beter gebundeld en ondergebracht in de afdeling Verkeerscentrum. Hierdoor ontstaat een uniek kenniscentrum binnen de Vlaamse administratie wat betreft de ontwikkeling van modellen op macro- en mesoscopisch niveau.

Het Verkeerscentrum beschikt over een website (www.verkeerscentrum.be) waarop verkeersboodschappen en de actuele verkeersstoestand op het hoofdwegenetwerk on-line wordt weergegeven. Het aantal consulteerbare camerabeelden op de belangrijkste verkeersassen werd opgevoerd tot 40. Naast de regio Antwerpen wordt nu ook de verkeersstoestand in de regio Brussel en Gent in beeld gebracht.

Te realiseren 2007

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

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

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

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

Faciliteren bij capaciteitsbeperkende incidenten

Algemeen

Ongevallen en andere incidenten (bvb. verloren ladingen) veroorzaken vaak een aanzienlijke beperking van de capaciteit op vooral autosnelwegen, met veel tijdsverlies en economische schade tot gevolg. Het beperken hiervan wordt gebaseerd op volgende pijlers.

- Het snel opmerken, juist lokaliseren, en inschatten van de ernst van het incident.
- Het snel afhandelen van de taken van/door de hulpdiensten en van de vaststellingen ter plaatse.
- Het zo snel mogelijk verwijderen van de hindernis (beschadigde wagens, verloren ladingen,...) en het beveiligen van de betrokken plaatsen in afwachting van het weer vrijmaken.
- Het aanbieden van alternatieve routes zolang de hinder, en de gevolgen ervan, blijven bestaan.

De toepassing van een algemeen organisatieplan bij incidenten moet toelaten om de hinder bij incidenten snel en doeltreffend aan te pakken.

Realisaties 2006

Met de aanwezigheid van het detachement van de Federale Politie in het Verkeerscentrum, en het opstellen van een ASTRID-terminal, kon de coördinatie met de op het hoofdwegenet optredende politie en hulpdiensten worden verbeterd.

Waar meet- en telematicasystemen voorhanden zijn, kon de detectie van verstoringen (in het bijzonder incidenten) worden versneld, en wordt de tussenkomst van politie- en hulpdiensten zo goed mogelijk ondersteund. Hierbij wordt informatie verstrekt, alsook gericht routeadvies, indien mogelijk.

Dit jaar worden aanbestedingen gehouden voor uitgebreidere FAST-contracten (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomensten). Zeker voor de drukste gedeelten van het hoofdwegenet (de Vlaamse Ruit – toeristische as in de zomer) werd een vernieuwde versie van de vroegere FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomensten) uitgewerkt. Hiermee wordt ook voorzien in een betere signalisatie van de plaats van het incident in afwachting van het takelen, worden ook verloren ladingen en hinderlijke achtergelaten voertuigen aangepakt, worden de kosten ten laste gelegd van diegene die aansprakelijk is voor de hinder. Er komen bovendien afzonderlijke FAST-contracten voor incidenten waarbij vrachtwagens betrokken zijn,

omdat deze ander takelmateriaal vereisen en een andere aanpak vragen om bvb. eerst de lading te verwijderen. Vanaf 1 januari 2007 wordt dat systeem operationeel.

Te realiseren 2007

Tussen het Verkeerscentrum en de wegenadministraties zal een nauwe samenwerking worden opgezet opdat:

- Een betere coördinatie van wegenwerken op het hoofdwegennet kan plaatsvinden.
- Deze werken optimaal kunnen worden begeleid met operationele verkeersbeheersmaatregelen en/of telematicasystemen aangestuurd vanuit het Verkeerscentrum.
- Er een uniforme en actuele informatieverstrekking kan plaatsvinden over geplande en aan de gang zijnde wegenwerken – alvast deze die worden beheerd door de wegbeheerder - en andere verstoringen.

Voorts zal geanalyseerd worden in welke mate een optimalisering van de samenwerking tussen hulpdiensten, beheerder, parket en andere betrokken actoren op het terrein kan bijdragen tot het sneller vrijmaken van de weg bij niet-geplande incidenten (verkeersongevallen en ladingsverlies). Met de federale politiediensten en de Vlaamse wegbeheerder zal de haalbaarheid van een proefproject onderzocht worden waarin specifieke organisatiemethodes en de inzet van aangepast materieel getest kan worden.

Bij belangrijke verkeershinder zal het verkeer, door middel van de reeds bestaande dynamische borden vóór alle knooppunten van autosnelwegen, over langere afstanden worden geleid naar andere gedeelten van het net van autosnelwegen. In de nabijheid van de plaats van het incident werd geopteerd voor een lokale omleiding via de meest geschikte niet-autosnelwegen. Hiertoe worden, voor elke rijrichting, de zogenaamde “calamiteitenroutes” uitgestippeld tussen elke afrit van een autosnelweg en de volgende oprit ervan. Meerdere calamiteitenroutes achter elkaar kunnen gekoppeld worden tot een langere alternatieve route. De vereiste uitrusting hiervoor (onder meer de geëigende bewegwijzering) is uitgewerkt en zal vanaf eind 2006 geleidelijk aan op het terrein gerealiseerd worden.

1.1.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Vooruitstrevende technologieën maximaal benutten

Realisaties 2006

Het geautomatiseerd meetnet langsheen de hoofdwegen wordt stapsgewijze uitgebreid en verfijnd, teneinde de verkeersparameters vollediger en kwalitatief beter te kunnen vatten. Hierbij werd een aanvang gemaakt met de ontplooiing van innovatieve of performantere detectiesystemen en –technologieën.

Het Verkeerscentrum onderzoekt tevens de mogelijkheden om de huidige meet- en detectie-apparatuur op het hoofdwegennet intensiever te benutten bij het dynamisch verkeersbeheer. In eerste instantie wordt onderzocht of en in welke mate meetgegevens als snelheid en bezettingsgraad afkomstig van de camera's met automatische incidentdetectie gekoppeld kunnen worden aan de aansturing van het rijstrooksignalisatie systeem teneinde de performantie van dit systeem verder te verhogen. Opzet is de beveiliging van filestaarten, het doorvoeren van snelheidsharmonisatie en blokrijden om de doorstroming van het verkeer te bevorderen.

Het Verkeerscentrum is gestart met de uitbouw van een tweede testsite voor verkeerstelematica. Op de site langsheen de E313/E34 te Ranst wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en performantie van nieuwe telematica-instrumenten evenals naar de op grote schaal inzetbaarheid van deze installaties. Momenteel wordt technologie onderzocht voor automatische nummerplaatherkenning, digitale camerabewaking en het dynamisch optekenen van aslasten van het wegverkeer.

Het Verkeerscentrum heeft in de regio Antwerpen deelgenomen aan een innovatief proefproject rond Floating Car Data (FCD) waarbij onder andere de verkeersafwikkeling wordt gemonitord op basis van meereizende gsm-toestellen van individuele verkeersdeelnemers. De bij het project aangewende technologie liet toe om, aan de hand van anonieme gegevens van actieve gsm's in voertuigen, een beeld te krijgen van de

actuele verkeerssituatie op zowel het hoofd- als het onderliggende wegennet. Ook werden actuele reistijden en snelheden geleverd.

De uitgeteste FCD technologie bleek veelbelovend te zijn, doch er zijn aanpassingen nodig vooraleer ze echt bruikbaar is: de performantie bij druk verkeer moet verbeteren en de bepaling van herkomstbestemming gegevens moet verder onderzocht worden.

Indien aan deze beperkingen kan worden verholpen, zou een veralgemeende toepassing van FCD de verdere uitbouw van het dynamisch verkeersbeheer in Vlaanderen sterk kunnen ondersteunen.

Europese projectwerking op vlak van het automatiseren van de inventarisatie en verwerking van snelheidsdata, en het aanwenden van dergelijke data voor het verkeersbeheer of nog met het oog op adviserende systemen in het voertuig zelf, worden opgevolgd. Onder meer SpeedAlert mikt op het preventief waarschuwen bij overschrijden van de maximum toegelaten rijsnelheid.

In dit kader kan tot slot wordt verwezen naar het haalbaarheidsonderzoek naar een Vlaamse Snelheidsdatabank dat door de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid wordt uitgevoerd.

In 2006 werden alle kruispunten waar nieuwe verkeerslichten werden geplaatst, uitgerust met seinvuren met LED's. Hierdoor wordt het vermogen per seinvuur, van 100 of 60 Watt herleid naar 7 Watt. Voor de volgende jaren worden deze inspanningen verder gezet. Voor de verhoging van de veiligheid worden verkeersregelaars en de bijbehorende installaties nu uitgevoerd met laagspanningstechniek (40 Volt). Voor de sturing van de verkeersstromen wordt aangepaste radar- en videodetectie aangewend. Alle verkeersstromen en de volledige werking van de installaties worden op afstand opgevolgd. Voor de verlichting van bruggen met LED's werden in 2006 de eerste installaties in bedrijf genomen. Bij het ontwerpen van nieuwe bruggen wordt dit beleid verder gezet. Minder energieverbruik, hogere duurzaamheid, betere exploitatiemogelijkheden, verhoogde veiligheid bij ongevallen, enz. zijn belangrijke kenmerken van deze systemen, die uiteindelijk leiden tot een veiliger en vlotter verkeer. Deze systemen zullen dan ook systematisch worden gebruikt om bestaande installaties te vervangen binnen het structureel onderhoud of om nieuwe projecten uit te voeren.

Langsheen het autosnelwegennet werd de afgelopen decennia een systeem geïnstalleerd voor het optekenen van het aantal voertuigen, het bepalen van de bezettingsgraad en het afleiden van de snelheid ter hoogte van de telpost. Dit systeem werd opgebouwd aan de hand van enkelvoudige inductieve lussen in het wegdek. Het systeem heeft duidelijk zijn diensten bewezen wat betreft het optekenen van aantallen voertuigen. Echter, door de toenemende nood aan accurate real time data wat betreft de congestie, de classificatie van de voertuigen op het wegennet, de actuele snelheden waarmee voertuigen rijden en een meer fijnmazige optekening van deze data, dient het systeem te worden aangepast en uitgebreid opdat ook de data met betrekking tot de bezettingsgraad en de snelheid van voertuigen nauwkeuriger zou kunnen worden opgetekend.

In dit kader werd door het Verkeerscentrum het project "Metten in Vlaanderen" gelanceerd, waarbij nieuwe technologie werd uitgetest welke de gevraagde data op een accurate manier kan aanreiken. Vorig jaar werd gestart met de implementatie van "Metten in Vlaanderen".

Te realiseren 2007

De komende jaren zal ruim aandacht worden besteed aan het verder systematisch vervangen van het huidige telsysteem door nieuwe technologie.

Om het effect van deze rijstrooksignalisatie na te gaan, wordt er een microsimulatiemodel ontwikkeld met als studiegebied de R1 (Ring rond Antwerpen) en de toekomstige snelwegen die met RSS (rijstrook signalisatie) zijn uitgerust. Met dit model zullen verschillende regelstrategieën gesimuleerd worden alvorens toe te passen op het terrein.

Op de testsite van het Verkeerscentrum zal verder onderzoek worden gedaan naar de performantie, de mogelijkheden en de haalbaarheid van het op grote schaal uitrollen van technologie voor nummerplaatherkenning evenals systemen voor het dynamisch bepalen van aslasten.

Verder onderzoek zal worden gedaan naar het accuraat bepalen van actuele reistijden op het hoofd- en onderliggend wegennet.

Het Verkeerscentrum participeert gedurende 4 jaar in een consortium (63 partners) opgezet door ERTICO, dat werd weerhouden voor het Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems (CVIS) project binnen het 6de kaderprogramma. Voorwerp van het project is het ontwerpen, ontwikkelen en testen van technologieën nodig om voertuig-voertuig en voertuig-infrastructuur communicatie mogelijk te maken. De verwezenlijkingen in het CVIS project zullen de verkeersveiligheid en de efficiëntie verhogen en de impact van het wegverkeer op het milieu verbeteren.

Om de proefresultaten te valideren, zullen de CVIS technologieën en toepassingen in het derde en vierde projectjaar getest worden op testsites in 6 Europese landen, waaronder Nederland/België. De hoofdpdracht van het Verkeerscentrum Vlaanderen in het CVIS project bestaat in het samen met Nederlandse partijen opzetten van deze grensoverschrijdende testsite op het snelwegennet tussen Rotterdam en Antwerpen. Het Verkeerscentrum participeert bij het testen van de interurbane toepassing Cooperative Traveller's Assistance.

Het Verkeerscentrum Vlaanderen werd uitgenodigd om deel te nemen aan het Mobile Traffic Services for Public Authorities and Citizens (MOTIS) project voorstel. De globale doelstelling van MOTIS is de weggebruikers en wegbeheerders in de EU voorzien van hoge kwaliteit verkeersinformatie. Dit zal de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming ten goede komen.

Het voorstel werd ter goedkeuring ingediend bij de Europese Commissie. Indien aanvaard door de Commissie, zal het MOTIS project beginnen op 1 januari 2007, met een voorziene projectduur van 3 jaar.

In dit MOTIS project zal onderzocht worden hoe verkeersinformatie over gewest-, provinciale en gemeentelijke wegen vanuit GSM-netwerken naar een navigatiesysteem in de wagen kan worden gebracht. Het Verkeerscentrum zal meewerken aan de uitbouw en het evalueren van de Mobile Traffic Services (MTS) dienst in Vlaanderen. Deze innovatieve MTS technologie levert actuele verkeersinformatie en reistijden.

Het Verkeerscentrum participeert eveneens in het project CVIS dat vanaf 2007 op kruissnelheid zal komen, en zal verder de verdere ontwikkelingen op vlak van voertuigtelematika opvolgen.

Het Verkeerscentrum werd uitgenodigd deel te nemen aan het project ROSATTE in samenwerking met automobielfabrikanten, kaartenmakers, integratoren en dienstverleners. Dit project heeft tot doel het volledige proces van inventarisatie der snelheidsgegevens tot het (in de wagen) gebruik ervan performanter te maken. Momenteel is het nog afwachten op de uitkomst van de lopende onderhandelingen voor EU-subsidiëring hiervoor – maar het project wordt geacht ook zonder subsidies te starten in de loop van het voorjaar 2007.

Met kaartenmakers zal ook worden overlegd hoe bepaalde data kunnen worden geclusterd of aangewend opdat de beleidsvisie beter kan worden ondersteund nu navigatiesystemen en soortgelijke op grote schaal lijken door te breken. Dit beleid zal worden uitgewerkt in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit.

1.1.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Structureel onderhoud wegennet

Realisaties 2006

Naast bovenvermelde investeringen in capaciteitsverhogende maatregelen vormen ook investeringen in een planmatig onderhoud een belangrijk onderdeel van een rationeel investeringsbeleid. De afgelopen jaren werd gemiddeld 22% van het investeringsbudget (in absolute cijfers vertegenwoordigt dit een gemiddelde van 50 miljoen euro jaarlijks) van het Agentschap Infrastructuur gespendeerd aan projecten specifiek voor structureel onderhoud. Maar ook andere projecten, zoals bv. het heraanleggen van doortochten, dragen bij tot het structureel onderhoud van het wegennet.

In 2006 zal dit bedrag volgens de huidige stand van het investeringsprogramma 47,5 miljoen euro bedragen.

Te realiseren 2007

Sinds de begrotingscontrole 2006 en dus ook in de begroting 2007 komt het investeringsbudget van het Agentschap Infrastructuur voor het eerst opnieuw op het niveau van dit van 2002. Daarom zal ik bij de opmaak van het investeringsprogramma voor het komende jaar erop toezien dat deze recente budgetstijging zich ook weerspiegelen in de investeringen in structureel onderhoud van het wegennet. Dit is trouwens absoluut noodzakelijk om de beleidsdoelstelling 'het achterstalling structureel onderhoud tijdens deze legislatuur moet verminderen' te kunnen halen. Dit budget voor structureel onderhoud zal primordiaal worden besteed aan wegvakken waarvan de opgemeten veiligheidsparameters (stroefheid en spoorvorming) aangeven dat het structureel onderhoud noodzakelijk is. Deze aanpak volgt het Agentschap Infrastructuur reeds een aantal jaren en ze zal deze ook naar de toekomst toe verder zetten.

Kwaliteitslogo met sterren voor nevenbedrijven

De snelwegparkings die in concessie zijn gegeven voor de uitbating van benzinestations, restaurants en motels werden ook in 2005 aan een grondige inspectiebeurt onderworpen.

In 2005 mochten 10 snelwegparkings het kwaliteitsmerk voeren, in 2006 kregen 17 parkings het kwaliteitsmerk:

- Autosnelwegparking E 19 Minderhout, richting Antwerpen: 3 sterren
- Autosnelwegparking E 40 Jabbeke, beide richtingen: 2 sterren
- Autosnelwegparking E 17 Kalken, beide richtingen: 2 sterren
- Autosnelwegparking E 313 Tessenderlo, beide richtingen: 2 sterren
- Autosnelwegparking E 40 Groot-Bijgaarden, beide richtingen: 1 ster
- Autosnelwegparking E 40 Mannekensvere, beide richtingen: 1 ster
- Autosnelwegparking E 17 Nazareth, beide richtingen: 1 ster
- Autosnelwegparking E 19 Waarloos, beide richtingen: 1 ster
- Autosnelwegparking E 17 Marke, richting Gent: 1 ster
- Autosnelwegparking E 19 Minderhout, richting Nederland: 1 ster.

Gelet op de resultaten van dit project wordt het toekennen van sterren in 2007 verder gezet.

Op basis van de nieuwe criteria uit het strategisch netplan voor de dienstenzones dat in 2005 werd opgesteld, worden thans de verlopende concessies vernieuwd. In juni 2006 werd de concessie Kruibeke (E17) overgedragen met het oog op een volledige vernieuwing van de site. In 2007 wordt de concessie Ruisbroek (RO) toegekend en zal ook deze site grondig aangepakt worden. De gunning gebeurt via de procedure van concessie voor openbare werken.

1.1.4. Gewestwegen en hun omgeving veilig inrichten

Aanpak gevaarlijke punten

Realisaties 2006

Naast het verzekeren van de logistieke bereikbaarheid van de economische knooppunten, is ook het verhogen van de verkeersveiligheid een belangrijke uitdaging opgenomen in het regeerakkoord. In uitvoering van het regeerakkoord wordt het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' verder uitgevoerd. In 2006 zullen voor dit project in totaal 170 projecten aanbesteed worden, wat het totaal aan projecten die reeds aanbesteed werden op 370 brengt. Budgettair gezien betekent dit dat begin 2006 het FFEU-budget voor 2003 voor 100% was opgebruikt, en dat eind 2006 het volledige Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU)-budget voor 2004 alsook 80% van het ter beschikking gestelde FFEU-budget voor 2006 zal zijn vastgelegd. In totaal zullen zodoende in 2006 voor ongeveer 120 miljoen euro aan investeringen aanbesteed en vastgelegd zijn.

Te realiseren 2007

In 2007 zal dit tempo verder aangehouden worden. Eind 2007 zal voor quasi elk van de 800 gevaarlijke punten die in dit project werden opgenomen een voorontwerp uitgewerkt zijn. En ook dat jaar zullen opnieuw een 150-tal punten aanbesteed worden om de in de meerjarenbegroting voorziene budgetten voor dit project in 2007 opnieuw zo efficiënt mogelijk aan te wenden.

Herinrichting doortochten

Realisaties 2006

In 2006 werd voor de herinrichting van doortochten voor continuïteit in de beleidsuitvoering gezorgd. Zoals elk jaar werden ook voor 2006 een aantal herinrichtingen van doortochten op het investeringsprogramma opgenomen. Concreet zijn in 2006 voor 10 doortochten aanbestedingen voorzien voor een totaal investeringsbedrag van 9,5 miljoen euro.

Te realiseren 2007

Dit beleid zal ook in 2007 verder gezet worden. Het nieuwe investeringsprogramma is echter nog in opmaak.

Categorisering van de wegen op het terrein realiseren

Realisaties 2006

Een globaal bewegwijzeringsplan voor de hoofdwegen (autosnelwegen) bestond reeds. Steunend op dezelfde basisprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, werd nu ook in elke provincie een globaal bewegwijzeringsplan uitgewerkt voor de gewestwegen van het primair en het secundaire wegennet.

Te realiseren 2007

Conform mijn beleidsnota en in uitvoering van een resolutie van het Vlaams Parlement zal ik de ontwerprichtlijnen voor secundaire wegen na definitieve evaluatie en bijsturing implementeren.. Ondertussen wordt reeds volop bekeken of en hoe de opmaak van een gelijkaardig ontwerprichtlijnenboek voor de primaire wegen (categorie I en II) kan aangepakt worden.

Leesbare en consequente inrichting van gewestwegen

Realisaties 2006

Het gedeelte van het net van gewestwegen met een snelheidsbeperking tot 70 km/u is in 2006 nog beperkt uitgebreid. Ook een aantal gemeenten stellen voor om op het geheel of een gedeelte van hun gemeentewegen eenzelfde snelheidsbeperking tot 70 km/u in te voeren. Door de combinatie van beide snelheidsbeperkingen, en in het kader van een beperking van het aantal verkeersborden is het aantrekkelijk voor de wegbeheerders om zones van 70 km/u te realiseren. Een dergelijke zonering vergt heel wat minder verkeersborden. Keerzijde van de medaille is dat een iets minder aandachtige weggebruiker vergeet in welke zone met welke snelheidsbeperking hij zich nu bevindt. Dit risico is des te groter naarmate de zones uitgebreid zijn. Daarom werd het idee geopperd om de zones van 70 km/u beter herkenbaar te maken door een discrete aanduiding bij de wegmarkering. In de loop van 2006 werden dergelijke proefmarkeringen uitgevoerd op een aantal wegvakken. De evaluatie ervan zal leren of dergelijke denkpiste succesvol kan zijn.

Op basis van terreinwaarnemingen werd ook nagegaan of effectief verkeersborden op het gewestwegennet kunnen verwijderd worden. Dit onderzoek leverde een beperkt resultaat op. Het besluit was vooral dat de (federale) verkeerswetgeving in haar huidige vorm de plaatsing van een aantal verkeersborden vereist die uit verkeerskundig oogpunt én uit het oogpunt van de weggebruikers minder nodig lijken.

De keuze van een aantal (andere) bijhorigheden van de gewestwegen zal zodanig worden gekozen dat hierdoor de herkenbaarheid van de wegcategorieën (en in sommige gevallen ook van de snelheidscategorieën) zal verhoogd worden.

Te realiseren 2007

In 2006 werden verdere voorbereidingen getroffen voor een volledige inventarisatie van de verticale signalisatie langs de gewestwegen. Deze inventarisatie zal uitgevoerd worden in de komende twee jaar, waarna het Agentschap zal beschikken over een volledige (GIS-gerelateerde) databank van de signalisatie. Deze databank zal zeker zijn nut bewijzen wanneer er verdere initiatieven genomen worden met betrekking tot een consequente signalisatie op de gewestwegen. Deze databank zal worden uitgewerkt in samenwerking met de minister van Mobiliteit om de compatibiliteit met de algemene snelheidsdatabank te garanderen.

Verkeershandhavingssystemen

Realisaties 2006

Naast de 350 reeds geplaatste roodlichtcamera-installaties werden er in de loop van 2006 nog 24 nieuwe sites in dienst genomen waarvoor reeds vroeger het wettelijk verplichte protocol werd afgesloten. Eveneens werden er in het kader van het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten’ 10 extra kruispunten uitgerust met onbemande camera’s om de verkeersveiligheid te verhogen. Een deel van het budget van de onbemande camera’s werd aangewend voor het terug in werking stellen van roodlichtcamera-installaties na wegenwerken, averijen, defecten of vandalisme.

Te realiseren 2007

Ook in 2007 zullen er in het kader van het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten’, in overleg met de minister van mobiliteit, nog eens 52 kruispunten worden uitgerust met roodlichtcamera’s. Voor 20 andere kruispunten is er beslist onder de verschillende betrokken partijen om onbemande camera’s te plaatsen indien de nodige budgetten voorhanden zijn.

De FOD Economie heeft op 3 juli 2006 zijn akkoord gegeven om de bestaande snelheidscamera’s na aanpassing aan de dubbele fototechnologie terug in dienst te nemen. Dit heeft intussen geleid tot het terug in dienst nemen van 40 onbemande snelheidscamera’s. De resterende 125 onbemande snelheidscamera’s zullen in de komende maanden opnieuw in dienst worden genomen na uitvoering van de nodige aanpassingen. Zo kan de snelheidshandhaving van de voorbije jaren ook in 2007 verder gezet worden. Zodra de digitale technologie voor onbemande vaststellingen wettelijk in orde is gebracht door de FOD Economie, kunnen er ook andere overtredingen automatisch worden vastgesteld en beboet zoals bv. het pechstrookrijden, het negeren van inhaalverboden, het spookrijden, de te kleine onderlinge afstand tussen voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 8,5 ton of langer dan 7 m. De digitale technologie laat ook toe onbemande snelheidscamera’s te plaatsen op gevoelige punten op het autosnelwegennet. Dit punt zal samen met de minister van Mobiliteit worden opgevolgd.

Weggebruikers sensibiliseren

Realisaties 2006

Ook sensibilisatiecampagnes kunnen bijdragen tot een verantwoord rijgedrag. Ook in 2006 werd opnieuw campagnes opgezet, telkens met een affiche langsheen de autosnelwegen en de gewestwegen vergezeld van een campagne via een tweede medium en artikelen in het tijdschrift “Uitweg”. De campagnethema’s vanuit de sector Openbare Werken in 2006 draaiden rond de thema’s ‘verantwoord rijgedrag – gebruik van het linkerrijvak’, ‘verantwoord rijgedrag bij wegenwerken’ en ‘verantwoord gebruik van de pechstrook’.

Te realiseren 2007

In 2007 zullen de campagnes opnieuw gaan rond het globale thema verantwoord rijgedrag, o.a. campagnes rond veilig inhalen, ritsen en de motor afzetten bij korte stops. Deze campagnes zullen in samenwerking met de minister van Mobiliteit worden uitgewerkt.

Overnemen van het beheer van het wegennet van andere beheerders

Realisaties 2006

In het kader van het project ‘wegwerken van gevaarlijke punten’ werd in 2006 - in samenspraak met de Inspectie van Financiën - een akkoord bereikt met de provincies rond de overname van een aantal

kruispunten. Dit betekent dat de gevaarlijke punten op provinciewegen die opgenomen zijn in de goedgekeurde jaarprogramma's van het project 'wegwerken van gevaarlijke punten' kunnen en zullen aangepakt worden. In afwachting van de globale overdracht van het volledige provinciale wegennet zoals voorzien in regeerakkoord, zal het verdere beheer van deze kruispunten voorlopig nog door de provincies gebeuren.

Te realiseren 2007

Voor de verdere overname van het provinciale wegennet werden in de meerjarenbegroting geen middelen voorzien.

1.1.5. Bevorderen van fiets- en voetgangersverkeer

Realiseren van goed uitgebouwde fietsroutenetwerken

Algemeen

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

Realisaties 2006

Via het mobiliteitsconvenant zal er in 2006 meer dan 31 miljoen euro vastgelegd worden. Maar ook in andere projecten (aanpak van gevaarlijke punten en doortochtprojecten) wordt ruime aandacht besteed aan de positie van de fietser en de voetganger in het verkeer. Daarnaast zullen door de oprichting van het Fietsfonds in 2006 nog eens 10 miljoen euro vrijgemaakt worden voor de subsidiering van gemeentelijke fietspaden. Deze bedragen zullen worden vastgelegd op het begrotingsartikel 63.01, aangezien het hier over subsidies aan gemeenten gaat. Dit engagement werd in samenwerking met de minister bevoegd voor Mobiliteit aangegaan naar aanleiding van het Vlaams Fietscongres.

Ook binnen de onderhoudskredieten heb ik in 2006 een extra inspanning laten leveren naar fietspaden toe zodat ook binnen dit budget ruim 3,5 miljoen euro voor goed onderhouden en nette fietspaden werden vrijgemaakt. Tot slot is in 2006 het "Vademecum Fietsvoorzieningen" aangepast aan de gewijzigde (federale) regelgeving en aan recente ervaringsgegevens.

Te realiseren 2007

In 2007 worden deze inspanningen verder gezet. Tevens zullen er voor de fietspaden kwaliteitscriteria met bijhorende meetmethodes worden uitgewerkt.

Aanpak schoolomgevingen

Realisaties 2006

Ook in 2006 ging nog heel wat aandacht naar de schoolomgeving.

Alle schoolomgevingen waarin gewestwegen betrokken zijn, werden opgelijst en vóór 1 september 2005 voorzien van de wettelijk verplichte zone 30-signalisatie. Wegens de korte tijdspanne om deze federale beslissing op het terrein uit te voeren werden in een aantal gevallen een voorlopige permanente zone 30-signalisatie aangebracht. In de loop van het voorbije jaar werden – waar nodig – deze permanente zone 30-signalisatie vervangen door een dynamische, uitgevoerd met LED-technologie en gestuurd en bewaakt vanop afstand. Er werden in het totaal, langs de gewestwegen, 251 dynamische zones 30 voorzien. Eind augustus 2006 waren 196 ervan in dienst. Bij de overige 55 schoolomgevingen is er voorlopig nog een permanente zone 30. Het vastgelegde bedrag van 13,2 miljoen euro wordt op deze manier zinvol besteed om de veiligheid rond de schoolomgevingen te verbeteren.

Ook op infrastructureel vlak werkt de Vlaamse Overheid aan een verbetering van de veiligheid rond de schoolomgevingen. Via het mobiliteitsconvenant zal er in 2006 nu meer dan 7 miljoen euro vastgelegd worden.

De snelheidsbeperking van 30 km/u vraagt ondersteuning door het wegbeeld en de weginfrastructuur. Opdat dit zo eenvormig mogelijk zou gebeuren (het geen de herkenbaarheid verhoogt) werd in 2006 gestart met de opstelling van het “Vademecum Schoolomgevingen”.

Te realiseren 2007

Dit beleid zal ook in 2007 verder gezet worden.

1.1.6. De aanleg van vrije busbanen en verkeerslichtenbeïnvloeding

Realisaties 2006

De samen met de minister bevoegd voor Mobiliteit in 2005 opgerichte Taskforce “Doorstroming” heeft voor 2006 een eerste investeringsprogramma opgesteld. Dit programma (voor 22 miljoen euro) is momenteel in volle uitvoering. Het grootste gedeelte van dit programma bestaat uit infrastructuuringrepen, gaande van aanpassingen aan kruispunten, aanleggen van busbanen (ook op autosnelwegen), tot herinrichten van wegvakken of bushaltes. Een ander deel van het investeringsprogramma omvat verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer. Bovendien is er een deel van het budget (4 miljoen euro) gereserveerd voor doorstromingsmaatregelen in het START-project.

Voor het overgrote gedeelte van de kruispunten waar een verkeerslichtenbeïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer wenselijk wordt geacht, is het ontwerp van deze verkeerslichtenbeïnvloeding voltooid. Het gaat in het totaal over meer dan 800 voltooide ontwerpen. Het grootste gedeelte ervan is ook reeds op het terrein gerealiseerd. Nog een 100-tal andere zijn (eind augustus 2006) nog in uitvoering. Op een aantal kruispunten wordt de aanvankelijke regeling nog wat bijgeschaafd op basis van praktijkervaring.

De meerderheid van de betreffende infrastructuuringrepen zijn momenteel in ontwerp- of aanbestedingsfase.

De nodige kredieten werden vrijgemaakt en er werd gestart met de opbouw van telematica instrumenten voor het volwaardig inrichten van een voor autobussen voorbehouden rijstrook op de voormalige pechstrook van de E313/E34 tussen knooppunt Ranst en de Antwerpse Ring.

Te realiseren 2007

In 2007 zal er opnieuw een apart budget voor doorstromingsmaatregelen worden voorzien. Een nieuw investeringsprogramma voor 24 miljoen euro is momenteel in opmaak.

De busbanen langs de autosnelwegen E34, E313 en E19 Noord zullen bijkomend worden voorzien van performante verkeerstelematica.

1.2. Investeren in waterwegen

De verdere uitbouw en instandhouding van het Vlaamse hoofdwatwegennet gericht op het vervoer van goederen via de waterweg, is een omvangrijke opdracht die zich nog over jaren uitstrekt. Dit wordt planmatig aangepakt binnen de positionering van de Vlaamse waterwegen in de Europese context, rekening houdend met het belang van de waterweg op milieu-, veiligheids- en socio-economische vlak, de verdere uitbouw en instandhouding van de hoofdwatwegen en met aandacht voor het in stand houden van de kleinere waterwegen en de modernisering van de uitrusting van de waterweg om het toenemend aantal gebruikers een optimaal netwerk aan te kunnen bieden. Om de totale impact van deze uitbouw, gekoppeld aan een planning van de realisatie, in beeld te brengen zal een infrastructuurmasterplan worden ontwikkeld, dat in het bijzonder gericht is op het vervoer van goederen via de waterweg. Dit masterplan zal, uitgaande van enerzijds de positionering van de Vlaamse waterwegen binnen hun Europese context en anderzijds het belang van de waterweg op milieu-, veiligheids- en socio-economische vlak, naast de verdere uitbouw en instandhouding van de hoofdwatwegen, ook aandacht besteden aan het in stand houden van de kleinere waterwegen en de modernisering van de uitrusting van de waterweg om het toenemend aantal gebruikers een optimaal netwerk aan te kunnen bieden.

De Europese Commissie heeft zich in een mededeling, genaamd Naiades een geïntegreerd Europees Actieplan voor de Binnenvaart, in januari 2006 nadrukkelijk uitgesproken ten voordele van de binnenvaart. Zij stelt daarbij als doelstelling het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart in de transportsector en de integratie van de binnenvaart in de deur-tot-deur logistieke ketens. Naiades omvat een uitgebreid actieplan dat aan de betrokken lidstaten voorstelt heel wat acties en initiatieven te nemen. Het Vlaamse beleid strookt volledig met dit Naiadesplan en heel wat acties en initiatieven die hierna worden behandeld geven hieraan reeds uitvoering.

1.2.1. Capaciteitsuitbreiding op het hoofdwatwegennet en het vrijwaren van de vervoerscapaciteit van de hoofdwatwegen

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

Realisaties 2006

De aanpassing van de kanaaloevers in Oelegem is voltooid. De herbouw van de brug in Kanne (Riemst), met als doel de versmalling onder de brug weg te werken en een brug met een vrije hoogte van 9,10 m te realiseren, zit in de afwerkingsfase. De werken voor de herbouw van de brug in Ham werden aangevat. De Vlaamse regering nam de gunningsbeslissing inzake de herbouw van de brug in Vroenhoven (Riemst). Voor de uitvoering van dit project zal in 2006 een bedrag van 8,79 mio euro worden vastgelegd voor het 1^{ste} deelcontract. De bedragen voor de twee volgende deelopdrachten 9,70 mio euro en 4,19 mio euro zullen in de begrotingen 2007 en 2008 worden opgenomen.

Te realiseren vanaf 2007

De belangrijkste bottleneck voor de scheepvaart op het Albertkanaal vormt de nog uit te voeren aanpassing van het kanaalvak vanaf het sluizencomplex van Wijnegem tot de verbinding met de haven van Antwerpen. Deze aanpassingswerken omvatten enerzijds de herbouw van de bruggen in dit kanaalvak waarbij de versmallingen ter plaatse van de bruggen worden weggewerkt en de bruggen worden uitgevoerd met een vrije hoogte van 9,10 m wat het varen met vier lagen containers mogelijk maakt. Daarnaast is er de verbreding van het Albertkanaal zelf waarbij het kanaal wordt aangepast om vierbaksduwvaart mogelijk te maken.

In 2006 is het opmaken van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de aanpassingswerken van dit kanaalvak aangevat. De herbouw van de bruggen maakt onderdeel uit van het Masterplan Antwerpen waarvan de uitvoering is toevertrouwd aan de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM).

Op 22 juli 2005 legde de Vlaamse Regering de timing vast van de infrastructuurprojecten die deel uitmaken van het Masterplan Antwerpen. De (her)bouw van vijf bruggen is gepland in de periode 2006 – 2010, de drie

overige bruggen zullen worden gerealiseerd in de periode 2011 – 2015. Voor de bouw van deze bruggen is een globaal budget voorzien van 180 mio euro.

Het ontwerp van de nieuwe Noorderlaanbrug is in opmaak met het oog op aanbesteding eind 2006/begin 2007. Ook de herbouw van de Theunisbrug en van de spoorbruggen zijn in fase van ontwerp en kunnen in 2007 in aanbesteding gaan.

De realisatie van de binnenvaartverbinding **Seine - Schelde** behoort tot de dertig prioritaire projecten inzake transport, door de Europese Unie vastgelegd in 2004. Vlaanderen is volop bezig met de voorbereiding van haar deel van deze verbinding, het vak Wervik - Gent. De Vlaamse Regering heeft met haar beslissing van 16 juni 2006 kennis genomen van de stand van zaken in de voorbereiding van dit geïntegreerde plan (met het luik binnenvaart en het luik rivierherstel) en gelaste in die zin verder te gaan met studies en onderzoek.

De werken aan de doortocht van de **Leie** te Kortrijk houden reeds rekening met het Seine-Schelde project; zowel aan de afwaartse als aan de opwaartse kant werd reeds een bochtafsnijding gerealiseerd. In 2006 wordt hiervoor 11,8 miljoen euro ingezet. Ook in 2007 zal een inspanning van dezelfde grootte orde geleverd worden.

De tweede sluis van Evergem zal een belangrijke eerste schakel van het Vlaamse deel van het Seine-Schelde project worden. De burgerlijke bouwkunde van deze sluis is al ver gevorderd. Van zodra ook de electromechanische uitrusting, de sluisdeuren en het dienstgebouw gerealiseerd zijn, kan de sluis in dienst gesteld worden. Hiervoor is 4 miljoen euro voorzien. De indienststelling mag in de eerste helft van 2008 verwacht worden.

Na de voltooiing van de nieuwe stuw van Oudenaarde op de **Bovenschelde** zijn nu de werken aan de nieuwe stuw van Asper in uitvoering gegaan. De nieuwe stuw van Kerkhove is in volle voorbereiding. Na de realisatie van deze stuwen kunnen nieuwe sluizen worden gebouwd om de dreigende congestie op de Bovenschelde te remediëren.

Een kosten - batenanalyse voor het opwaarderen van de Dender voor schepen tot 1350 ton tussen Dendermonde en Aalst is aanbesteed en ondertussen in uitvoering gegaan.

De aanpassing van het **Zeekanaal Brussel-Schelde**, die het varen met schepen tot 10.000 ton moet toelaten, kreeg in het kanaal vak Wintam-Willebroek in 2006 vorm met de verdere uitvoering van de werken van de nieuwe Boulevardbrug. De eerste fase van de zwaairom werd inmiddels voltooid. Voor de heraanleg van de aansluitende wegenis naar de in aanbouw zijnde nieuwe Boulevardbrug werd een verkeerstechnische studie uitgevoerd. De Milieueffectenrapportage-studie (-studie) voor het opstellen van een GRUP is lopende.

In 2007 kan gestart worden met het vernieuwen van de oevers te Puurs, de verdere bouw van de nieuwe Boulevardbrug, inclusief de aanleg van de aansluitende wegenis, en de tweede fase van de bouw van de zwaairom. Het einde van de werken voor de afwerking van het kanaalvak wordt thans voorzien in 2008.

In 2006 wordt aan deze werken op het Zeekanaal Brussel-Schelde 10 miljoen euro besteed te vermeerderen met 4 miljoen euro voor de bouw van de nieuwe Boulevardbrug.

Omdat de ombouw van de bestaande **Scheldebrug** in **Temse** van twee naar drie rijstroken technisch en financieel niet haalbaar was, werd beslist een tweede brug naast de bestaande te bouwen. Deze werken in situ zullen uiterlijk begin 2007 starten

Samen met de bouw van een nieuwe brug omvat het dossier de verplaatsing van 2 sites.

De firma Belgomine, die thans juist opwaarts de bestaande brug zand en grind overslaat, krijgt een nieuwe inplanting toegewezen aan de afwaartse zijde van de brug. Dit heeft bovendien een gunstig effect op het centrum en de toeristische kaai van Temse waar hinder vermeden wordt.

De jachthaven, nu afwaarts de bestaande brug gelegen, krijgt een nieuwe stek op de locatie van de vroegere Boelwerf waar vlottende steigers en toegangsbruggen zullen gebouwd worden.

Aan het project Scheldebrug Temse wordt in 2006 7,5 miljoen euro besteed. In 2007 is een bedrag van 8,5 miljoen euro voorzien.

1.2.2. Uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Uitbouw van sturingssystemen op het hoofdwatwegennet

Om tegemoet te komen aan de toenemende technische wensen en verwachtingen van de binnenvaart zal Vlaanderen de verplichtingen opgelegd door de Europese RIS-richtlijn (RIS: River Information Services) consequent uitvoeren en zal o.a. de één-loket-functie binnen Vlaanderen gerealiseerd worden. Tevens wordt de infrastructuur en de uitrusting van de waterweg aangepast om, gebruikmakend van de beschikbare informatie, de verkeersafwikkeling van de scheepvaart aan beweegbare bruggen en sluizen te optimaliseren.

De waterwegbeheerders brachten het geheel van te nemen maatregelen onder in één project het GWS (Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) waarvan de realisatie van het RIS een onderdeel is. De realisatie van dit project vraagt evenwel aanzienlijke extra financiële middelen.

De RIS-richtlijn verplicht de waterwegbeheerders maatregelen te nemen en te voorzien in specifieke binnenvaarttoepassingen teneinde het scheepvaartverkeer vlotter, efficiënter, veiliger en milieuvriendelijker te laten verlopen. De richtlijn stelt volgende vier ontwikkelingen conform bepaalde technische specificaties voorop: digitale vaarkaarten, berichten aan de schipperij, elektronische scheepsrapportering en tracking & tracing¹.

Voor het opvolgen en begeleiden van het binnenvaartverkeer werd reeds acties ondernomen om systemen te ontwikkelen en te integreren teneinde de binnenvaart te ondersteunen: De implementatie van de huidige standaard voor scheepsrapportering is reeds gestart. Voor de opmaak van digitale vaarkaarten en het publiceren van berichten aan de schipperij zal de publicatie van de bestekken gebeuren van zodra de technische specificaties beschikbaar zijn. Wat betreft tracking en tracing is er een implementatie in 2007 voorzien op het 10.000-ton vak van het Kanaal Brussel-Schelde. Op basis van deze ervaring en van een pilootimplementatie op het Albertkanaal in Wijnegem zal de uitwerking voor de Vlaamse waterwegen worden geconcretiseerd.

Volgens de laatste stand van zaken worden de date-lines voor implementatie door de Europese Commissie op medio 2009 gesteld.

Naast de implementatie van de RIS-richtlijn zijn nog verschillende projecten in uitvoering die zullen bijdragen tot de uitbouw van performante sturings- en begeleidingssystemen voor de binnenvaart:

- De realisatie van een één-loket-functie binnen Vlaanderen maakt deel uit van het GWS-project² maar beoogt naast de doelstellingen van de RIS-richtlijn ook de klantvriendelijkheid van de waterwegbeheerder naar een hoger niveau te tillen.
- Dit zal gebeuren in 3 fasen. De eerste fase, inclusief de bouw van een havenmanagementsysteem, zal nog in 2006, via het bestek “FlaRIS³”, aangevat worden. Aanvullend wordt gestart met een consultancy opdracht voor het opmaken van ‘best practices’ voor het registreren, opvolgen en afhandelen van calamiteiten op en langs de waterwegen, inclusief een pilootimplementatie. Alle huidige en toekomstige ontwikkelingen binnen GWS zullen steeds rekening houden met Europese standaarden, initiatieven en projecten.
- Het project Vaarschema’s wordt in het najaar 2006 in gebruikgenomen. Dat moet resulteren in een vlottere doorstroming van de scheepvaart door een optimale afstemming met de tijdsvensters aan de spoorbruggen en de sluizen op het Zeekanaal Brussel-Schelde. Bij de verdere uitbouw van River Information Services in Vlaanderen zal de terugkoppeling van positiemeldingen naar Vaarschema’s geautomatiseerd kunnen worden via de automatische

¹ Tracking en tracing, d.i. het opsporen en opvolgen van binnenschepen met behulp van transponders, is geen verplichting, wel een aanbeveling in de richtlijn.

² Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing

³ Flanders River Information Services

positiemeldingen van transponders (AIS) op de schepen of via de radar opvolging (tracking en tracing in toepassing van de RIS richtlijn).

Op het vlak van automatisering van kunstwerken zijn verschillende projecten in uitvoering :

- Op het kanaal Leuven-Dijle wordt de eerste fase van de centrale bediening in gebruik genomen (centrale bediening van de Kruineikebrug te Tildonk, en de bruggen van Boortmeerbeek en Schiplaken).
- Op de kanalen Plassendale-Nieuwpoort en Nieuwpoort-Duinkerken worden centrale bedieningsposten voor het bedienen van beweegbare bruggen ingericht in Veurne, Nieuwpoort en Plassendale.
- Voor de doortocht van Brugge wordt een verkeersmanagementstudie opgezet teneinde de afwikkeling van zowel het weg – als het binnenvaartverkeer vlotter te doen verlopen.
- Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is het project voor de centrale bediening van 10 ophaalbruggen en één sluis in uitvoering. Het ontwerp van het centrale bedieningsgebouw zal in 2006 worden voltooid en uitvoering is voorzien in 2007. In 2008 zal de centrale bediening een feit zijn.
- Eveneens op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is de mechanisering van een aantal sluizen in uitvoering.

Voor het deelproject RIS van het totaalproject GWS worden voor het jaar 2007 middelen voorzien die zullen aangewend worden zowel voor de lokale ontwikkelingen als voor de overkoepelende en gemeenschappelijk te stellen projecten op de waterwegen beheerd Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart. De lokale ontwikkelingen behelzen de specifieke autonome projecten eigen aan elke beheerder, het project Vaarschema's is hier een voorbeeld van. De overkoepelende en gemeenschappelijk te stellen projecten betreffen in het bijzonder de opmaak van digitale vaarkaarten, het publiceren van berichten aan de schipperij en de realisatie van de één-loket functie onder andere via het tot stand brengen van een gemeenschappelijke verrekenkamer.

Tevens zullen de andere aspecten van het GWS zoals de automatisatie, de centrale bediening, de op afstandbediening, de telemetrie en de vaarwegsignalisatie om de tot een optimale scheepvaartbegeleiding en scheepvaartafwikkeling te komen, verder worden ontwikkeld.

Concrete projecten hierin zijn de Westerschelde Planner (WESP), gebruik van Automatic Identification System (AIS), introductie van elektronische zeekaarten. Door het gebruik van de WESP zal de scheepscapaciteit op de Schelde verhogen.

1.2.3. Planmatig onderhoud van de transportinfrastructuur

Onderhoud van het hoofdwaterwegennet en het onderhoud net van kleinere waterlopen

Onderhoud van infrastructuur

De waterwegbeheerders rekenen efficiënt onderhoud van de waterwegen en van hun infrastructuur tot hun kerntaken en aan inspectie en onderhoud wordt dan ook ruime aandacht besteed. Een tijdig en doordacht onderhoud vormt immers de basis voor het vrijwaren van de bevaarbaarheid van de waterwegen en voor het verzekeren van het vereiste veiligheidsniveau.

Realisaties 2006

De vervanging van de sluisdeuren en bewegingsmechanismen van de 2000 ton-sluizen op het Albertkanaal nadert zijn voltooiing. In Genk werd in 2006 gestart met de renovatiewerken aan de middensluis, een project waarvoor een bedrag van 3,8 mio euro werd vastgelegd.

Daarnaast is geïnvesteerd in het noodzakelijke onderhoud van oevers, kaaimuren, bruggen en jaagpaden.

Te realiseren in 2007

De vervanging van brug 4 in Arendonk is in 2007 gepland en de studie voor de herbouw van enkele bruggen over de Zuid-Willemsvaart is aangevat.

Herstellingswerken werden uitgevoerd aan de wegdekken van de bruggen W12, op de Ringvaart om Gent, en van de Moerbrugge en Steenbrugge op het kanaal Gent - Oostende. Naast het brugdek zijn ook nog andere herstellingswerken in uitvoering aan de brug van Wieze op de Dender.

Langsheen de Zeeschelde worden verschillende onderhoudswerken gepland aan de bruggen, steigers en jaagpaden en wordt gezorgd voor een verbeterde afwatering van de Durme. De voornaamste betrokken kunstwerken zijn de voetgangersbrug te Wetteren, de Waasmunsterbrug, de Schoonaardebrug, baanbrug over de Rupel te Boom, veersteigers te Hoboken en te Hemiksem.

Langs de Netes zullen een aantal herstellingen worden uitgevoerd aan de jaagpaden, waaronder het jaagpad langs de Kleine Nete opwaarts de Molbrug te Lier. Voor het maken van een zwaluwberm en het continu maken van het jaagpad op de Beneden Nete te Duffel is een aanvraag tot het bekomen van een stedenbouwkundige vergunning ingediend.

Onafgezien van het onderhoud dat met bepaalde tussenperiodes georganiseerd wordt, wordt regelmatig tijdens de uitvoering van grondige inspecties vastgesteld dat enkel vernieuwing en vervanging een oplossing kan brengen.

Aan de spoorbrug van Willebroek wordt de aandrijving vernieuwd. Het herstellen en schilderen van de damplanken van de oevers worden verder gezet.

Diverse verzakkingen en uitspoelingen van de oevers worden regelmatig hersteld in afwachting van de vernieuwing van deze oevers. De toestand van de jaagpaden wordt continu opgevolgd zodat van zodra enige schade wordt vastgesteld de herstelling zo spoedig mogelijk kan worden ingezet. Belangrijke structurele oeverherstellingen gaan meestal gepaard met het gelijktijdig vernieuwen van het jaagpad. Gezien het jaagpad op bepaalde plaatsen langs het kanaal Brussel-Schelde een belangrijke as is voor het wegverkeer, brengen deze werken enige hinder met zich mee. Daar staat tegenover dat de combinatie oeverherstelling-wegherstelling de hinder concentreert in de tijd.

In 2006 wordt binnen het ambtsgebied van W&Z voor buitengewoon onderhoud, inclusief vervangingen, 9 miljoen euro voorzien. Dit bedrag kan in hoofdlijnen als volgt opgedeeld worden: 1,5 miljoen voor brugherstel, 1,5 voor onderhoud vooral gericht op waterbeheersing en 6 miljoen euro voor onderhoud gericht op de functie binnenvaart inclusief het buitengewoon onderhoud aan de elektromechanische uitrustingen. Voor 2007 zal een constant beleid aangehouden worden.

Onderhoudsbaggerwerken

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

Hierna worden enkele baggerwerken vermeld die aangevat of uitgevoerd werden. Door nog steeds beperkingen aan stortcapaciteit blijven de mogelijk te nemen initiatieven beperkt. Waterwegen en Zeekanaal zet zich onverminderd in om verder stortcapaciteit te verwerven en neemt tegelijkertijd initiatief om mogelijkheden voor het behandelen van specie voor het hergebruik en voorafgaand aan het storten, te ontwikkelen.

Realisaties 2006

Het project voor het baggeren van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is in voorbereiding en het baggeren zelf zal in 2007 worden aangevat. Het voorbije jaar werd een begin gemaakt met de aanpak van de historische achterstand op de Zuidervaart en de Buitenvest te Brugge. Deze kleinere waterlopen zijn vooral belangrijk met betrekking tot waterbeheersing. Tevens werd gebaggerd op de Ringvaart om Gent en de Boven-Schelde. Voor 2007 zijn de baggerwerken gepland voor de Oude arm van het kanaal Gent-Oostende te Brugge, het kanaal Ieper-Ijzer en het opwaartse deel van de Moervaart. Daarbij lag het accent vooral op

het aanpakken van de jaarlijkse aangroei. Structurele knelpunten werden aangepakt aan de Bosbeek te Tisselt en aan de Maalbeek te Grimbergen op het Zeekanaal Brussel-Schelde en tussen Wijgmaalbrug en vaartkom te Leuven op het Kanaal Leuven-Dijle. Om de verdere structurele problemen op te lossen werd gestart met het bouwen van een overdiepte te Grimbergen waarin baggerspecie kan worden geborgen.

Een nieuwe uitdaging vormt het stimuleren van de markt voor behandeling van baggerspecie, daar deze markt door de vertraging van de baggerwerken zelf is gaan stagneren en geen competitieve oplossingen meer biedt. Het schrijnende tekort aan behandelingscapaciteit dient dringend aangevuld. Voor het ontwikkelen van stockagecapaciteit voor baggerspecie wordt in 2007 5,5 miljoen euro voorzien.

1.2.4. Stimuleren van het transport via de waterweg

Het stimuleren van het vervoer van goederen via de waterweg en waar mogelijk dit vervoer van de weg te halen blijft een primaire doelstelling waarvoor de waterwegbeheerders verschillende initiatieven en maatregelen hebben genomen of nog plannen.

Als nieuwe initiatieven in 2006 zijn te vermelden:

- De estuaire vaart (zie punt 2.1.3) Hiervoor is een dossier ingediend bij Europese Commissie om goedkeuring te vragen voor de steunmaatregel.
- Een studie van het VIL (Vlaams Instituut voor de Logistiek) onderzocht de mogelijkheden van palletvervoer in Vlaanderen, gekoppeld aan een netwerk van stadsdistributie.
- De goedgekeurde Vlaamse steunmaatregel inzake de aankoop van overslagmiddelen voor het overslaan van containers met huishoudelijke afvalstoffen, zal toepassing vinden in een eerste project voor afvaltransporten vanaf het Kanaal Leuven – Dijle naar Antwerpen.
- In uitvoering van een samenwerkingsovereenkomst tussen VEA (Verenging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen), de waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart Vlaanderen is de oprichting van een Centraal Boeking Platform voor containertrafieken aan de gang.
- De door waterwegbeheerders in 2005 genomen initiatieven om de binnenvaart vaker en efficiënter in te zetten voor specifieke goederenstromen zoals het transport van zware en ondeelbare elementen en huishoudelijk afval worden verder uitgewerkt.

De aanleg van overstap- en overslagmogelijkheden wordt voortgezet.

Een belangrijke maatregel waarbij zowel de privé-partner als de overheid gezamenlijk het goederenvervoer via de waterweg stimuleren en zelfs in heel wat gevallen een modale verschuiving tot stand brengen is de succesvolle Vlaamse regeling inzake de publiek private samenwerking voor het bouwen van laad en losinstallaties. Deze samenwerkingsvorm werd vanaf 1 januari 2005, met de goedkeuring van de Europese Commissie, verlengd tot en met 2010 en laat nu ook toe nog een aantal bijkomende infrastructuurelementen op te nemen in de PPS-overeenkomst.

Sinds de regeling in 1998 van toepassing werd zijn niet minder dan 120 aanvragen ingediend voor de aanleg van een overslagfaciliteit. Daarvan zijn er al 53 operationeel (de lijst met projecten wordt als bijlage bij deze nota gevoegd), terwijl de overige projecten nog in uitvoering of ter studie zijn.

De evaluatie die einde 2005 werd uitgevoerd toonde aan dat met de projecten die thans operationeel zijn tot nu toe meer dan 1,3 miljoen vrachtwagenritten werden vermeden.

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

In 2006 zal voor projecten in uitvoering van de PPS-regeling en voor de bevordering van het transport via de waterweg in het algemeen van ruim 10 euro aan vastleggingen worden gerealiseerd.

Afhankelijk van de planning van de goedgekeurde PPS-projecten zal in de begroting 2007 een gelijkaardig bedrag voorzien worden.

De spectaculaire groei van het containervervoer via de binnenvaart zet zich onverminderd door. De bestaande inlandterminals realiseerden in 2005 gezamenlijk een overslag van meer dan 450.000 TEU (twenty feet equivalent unit). De aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande multi- of bimodale inlandterminals lijkt zich in de nabije toekomst op te dringen. Aan de locatiekeuze dient bijzondere aandacht te worden besteed teneinde de rendabiliteit van bestaande en nieuwe terminals niet in het gedrang te brengen.

Voor laad- en loskaaien die in onbruik zijn geraakt worden systematisch nieuwe bestemmingen gezocht waardoor de overslagmogelijkheden kunnen worden gevaloriseerd.

Aangepaste bedieningstijden

Het is de betrachting om de sluizen en beweegbare bruggen zo ruim mogelijk voor de scheepvaart te bedienen rekening houdend met het beschikbare personeel, met de lokale omstandigheden en met de vraag tot openstelling, waarbij zowel aandacht gaat naar de beroepsvaart als naar de recreatievaart.

Zo kon in november 2005, door het vergroten van de waterdiepte, de bedieningstijd van de Zennegatsluis op het Kanaal Leuven – Dijle verlengd worden. De bediening geschiedt er nu van vier uur voor tot vier uur na hoogwater op de Zenne.

De bedieningstijden op de sluizen 9, 10 en 11 te Kortrijk op het Kanaal Bossuit-Kortrijk werden in de zomerperiode met twee uren verlengd om tegemoet te komen aan de behoeften van de recreatievaart.

Met de stad Brugge wordt onderzocht hoe bedieningstijden in de doortocht van Brugge in het komende jaar kunnen uitgebreid worden, waarbij de impact op het wegverkeer een grote rol speelt.

De uitbreiding van de bediening van de sluizen op het Albertkanaal met 8 uur van zondagavond 22 uur tot maandagmorgen 6 uur, die in 2004 als proef werd ingevoerd, is op basis van een gunstige evaluatie voor onbeperkte tijd verlengd.

De Scheepvaart voorziet ook in een regeling die ertoe strekt dat, wanneer zich een economische noodzaak aandient, een uitzonderlijke bediening op zondag voor de beroepsvaart mogelijk is.

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

In uitvoering van de in september 2005 afgesloten samenwerkingsovereenkomsten met VOKA en Unizo, met als doel de modale verschuiving bij hun leden te stimuleren, werden op 1 maart 2006 externe transportdeskundigen aangesteld. Deze transportdeskundigen bieden geïnteresseerde bedrijven vrijblijvend praktijkgerichte screenings van hun goederenstromen aan met als doel na te gaan in welke mate de binnenvaart een valabel alternatief kan zijn.

Actieplannen en een gepaste communicatie hebben intussen geleid tot de eerste concrete projectonderzoeken en resultaten.

(her)ontwikkeling van watergebonden terreinen

De beschikbaarheid van voldoende en goed uitgeruste watergebonden bedrijventerreinen blijft een absolute noodzaak om in de toekomst nieuwe activiteiten langs de waterweg te kunnen ontwikkelen. Enerzijds komen hiervoor verouderde of verlaten bedrijventerreinen in aanmerking, anderzijds is langs sommige waterwegen ontegensprekelijke nood aan nieuwe bedrijventerreinen. Bij verkoop van terreinen langs waterwegen gebeurt systematisch een grondige afweging met het oog op de toepassing van het voorkeepsrecht.

Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart beschikken na de verzelfstandiging over de instrumenten om op dit vlak de gepaste initiatieven te nemen.

Aan de bijwerking en vervollediging van de inventaris van potentiële watergebonden bedrijventerreinen wordt verder gewerkt. Deze inventaris vormt een belangrijke leidraad in de herontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen zoals de terreinen van het voormalige Forges de Clabecq te Vilvoorde, en de ontwikkeling van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen zoals bijvoorbeeld het Eilandje te Zwijnaarde, alsook met betrekking tot het ontwikkelen en versterken van de economische functie van de waterweg.

Het herontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen zoals de terreinen van het voormalige Forges de Clabecq te Vilvoorde, alsook het ontwikkelen van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen zoals het Eilandje te Zwijnaarde, zullen in belangrijke mate bijdragen tot de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de binnenvaart. Voor wat betreft het Eilandje te Zwijnaarde is er opdracht gegeven tot een planeconomische haalbaarheidsstudie en het opstellen van een inrichtingsplan.

De uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) zit op kruissnelheid. Alle acties die in 2004 door de Vlaamse regering zijn goedgekeurd zijn in uitvoering.

Inzake nieuwe ENA-bedrijventerreinen is het GRUP voor het terrein Beverdonk (Grobendonk) in 2006 goedgekeurd en heeft De Scheepvaart de voorbereiding van de uitrusting aangevat. Voor enkele andere terreinen (Diepenbeek, Herentals) is het GRUP in opmaak.

De Scheepvaart speelt een actieve rol in de ontwikkeling van het regionaal bedrijventerrein Genk-Zuid wat in 2006 leidde tot de geplande investering van het Mobility Center Genk-Zuid.

1.3. Minder hinder en overkoepelende initiatieven

1.3.1. Minder hinder bij infrastructuurwerken

Oprichten van provinciaal coördinatiepunt wegenwerken

Realisaties 2006

Om alle werkzaamheden aan wegen te coördineren zal tegen het einde van dit jaar door het Agentschap Infrastructuur per provincie een coördinatiepunt voor wegenwerken worden opgericht. In eerste instantie zal dit coördinatiepunt alle werkzaamheden aan gewestwegen (ook werkzaamheden uitgevoerd op de gewestwegen in opdracht van derden - vb. nutsmaatschappijen, Aquafin, ...) coördineren. Tevens zal dit coördinatiepunt als centraal aanspreek- en informatiepunt voor alle betrokkenen (incl. gemeentebesturen, aangelanden, weggebruikers, e.d.) fungeren met als doel de communicatie tussen de diverse betrokkenen bij openbare werken te verbeteren en de optimale bereikbaarheid voor iedereen te verzekeren. In dit kader zal dit coördinatiepunt ook mee instaan voor het uitwerken van de nodige minder-hinder maatregelen.

Voor de uitvoering van deze belangrijke beleidsbeslissing werd in 2006 gewerkt aan een lastenboek voor het realiseren van deze coördinatiepunten. De concrete uitwerking van dit lastenboek bouwde ten dele voort op de evaluatierapporten van de minder hinder maatregelen bij de werken aan de Antwerpse Ring. De doelstelling is om tegen eind 2006 externe dienstverlener(s) te kunnen aanduiden die deze coördinatiepunten onder supervisie van het Agentschap Infrastructuur mee zullen helpen realiseren. De hiervoor benodigde middelen zijn voorzien op het VIF.

Te realiseren 2007

In 2007 zullen deze coördinatiepunten dan ook operationeel zijn en in eerste instantie beginnen met de coördinatie van de werkzaamheden op de eigen gewestwegen. Deze coördinatie omvat zowel de werken die rechtstreeks in opdracht van het Agentschap Infrastructuur gebeuren, als de werken die met toestemming van het Agentschap Infrastructuur door derden (o.a. nutsmaatschappijen, Aquafin, ...) opgedragen en uitgevoerd worden op gewestwegen. Het afstemmen van deze werken op elkaar zal, gezien het relatief grote en belangrijke verkeer op de gewestwegen, een evenwicht vragen tussen het tijdig ingrijpen bij gebreken aan het wegennet en het verzekeren van de veiligheid enerzijds en het beperken van de hinder anderzijds. Deze uitdaging bij de uitbouw van deze coördinatiepunten wordt dan ook best trapsgewijs ingevoerd. Deze werkwijze moet toelaten de nodige instrumenten en procedures uit te bouwen om in een latere fase ook werken op andere wegen geleidelijk aan mee te coördineren.

Minder hinder maatregelen bij elk infrastructuurproject

Algemeen

Om Vlaanderen, en dan vooral zijn economische poorten en knooppunten, bereikbaar te houden tijdens werkzaamheden, dient er aandacht besteed te worden aan het beperken van de hinder die deze infrastructuurprojecten met zich meebrengen. Hinder kan echter niet volledig vermeden worden, een oplossing hiervoor zijn de zogenaamde minder hinder maatregelen.

Realisaties 2006

Het Algemene Databank Agentschap Infrastructuur (ADA) – platform, dat binnen het Agentschap Infrastructuur wordt gebruikt, werd uitgebreid met een werfmodule waarin geplande wegenwerken op een uniforme manier worden gecentraliseerd. Een koppeling tussen de ADA – module en het Verkeerscentrum is afgewerkt en bevindt zich in een testfase.

Sinds begin dit jaar is in alle provinciale afdelingen van het Agentschap Infrastructuur een bereikbaarheidsadviseur operationeel. Hij wordt ingeschakeld bij allerlei projecten waar de bereikbaarheid van voornamelijk zelfstandige ondernemers wordt gewijzigd. Hij speelt een belangrijke rol als tussenpersoon tussen de overheid en de ondernemer, en dit vanaf de ontwerpfase tot en met de uitvoering.

Binnen het Agentschap liep er tijdens 2006 een jaardoelstelling rond toegankelijkheid tijdens werken. Er wordt een gewenste toegankelijkheid bepaald per soort weggebruiker en per soort terrein, gebouw, eigendom.

Toegankelijkheid heeft een aantal aspecten, zoals de duur van de afsluiting, tot op welke afstand is er wel bereikbaarheid gegarandeerd, hoe kwalitatief moet de tijdelijke toegang zijn, enz. Na intern overleg binnen het Agentschap en extern overleg met de bereikbaarheidsadviseurs is een tabel in opmaak die deze afspraken vastlegt en later als richtlijn kan gehanteerd worden.

Communicatie voor de weggebruiker omtrent hinder bij wegwerkzaamheden is een belangrijke minder hinder maatregel. Door de afdeling Verkeerskunde is een document opgesteld dat een houvast biedt omtrent de communicatie met en de informatie voor de weggebruiker bij wegwerkzaamheden (niet voor omwonenden en handelaars in de werfzone). Afhankelijk van de soort hinder wordt vastgelegd op welk ogenblik informatie dient verspreid te worden. Er is ook een voorstel voor het aangeven van concrete informatie op de aankondigingsborden van een werf. Het is de bedoeling deze elementen als een dienstorder voor het Agentschap Infrastructuur te verspreiden tegen eind 2006.

De Vlaamse waterwegbeheerders hebben een reeks minder hinder maatregelen uitgewerkt die zullen geïmplementeerd worden bij elke fase van een infrastructuurproject en die zowel betrekking hebben op de omwonenden als op de deelnemers aan het verkeer op het land en op het water.

Er wordt gestreefd naar het voorkomen van scheepvaartstremmingen en waar nodig zullen infrastructuurwerken gebundeld worden om zo het aantal scheepvaartstremmingen op jaarbasis te beperken.

Voor de afwikkeling van het wegverkeer wordt samengewerkt met het Vlaams Verkeerscentrum. Bovendien wordt gestreefd naar de uitvoering van onderhoudswerken in verkeersluwe periodes.

Bij elk project staat duidelijke en tijdige communicatie voorop. Zowel over de werken die zullen uitgevoerd worden als over de minder hinder initiatieven die genomen worden. Ook signalisatie krijgt extra aandacht.

Te realiseren 2007

Dynamisch Verkeersbeheer zal een onderdeel worden bij Minder Hinder maatregelen. Hierbij zullen, mits de inzet van verkeers telematica, de nodige voorzieningen worden getroffen voor het bewaken van de verkeersafwikkeling, het informeren van de weggebruikers, het beveiligen van de files en het aanbevelen van alternatieve routes ten gevolge van wegenwerken.

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

Het project “Zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven” zal een belangrijke impact hebben op de verkeersafwikkeling. Hoewel dit project, rekening houdend met alle vereiste procedures, pas medio 2009 zal starten worden nu reeds de nodige afspraken gemaakt om de te verwachten hinder te milderen.

De federale wet van 3 december 2005 voert een systeem van inkomenscompensatievergoeding in voor zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein en vertrouwt aan het Participatiefonds het beheer van deze maatregel toe. Mits het naleven van bepaalde voorwaarden, voorziet de wet een vergoeding van 44,2 € per kalenderdag voor de zelfstandigen die werkzaam zijn in een onderneming die tijdelijk moet worden gesloten wegens de uitvoering van werken op het openbaar domein. De eerste vergoedingsaanvragen zullen kunnen worden ingediend vanaf 1 januari 2007. De inzameling van de bijdrage van de bouwheren van werken op het openbaar domein gaat evenwel van start op 1 juli 2006.

1.3.2. Financiering van infrastructuurprojecten

Via-Invest

Realisaties 2006

Het voorstel inzake de oprichting van Via-Invest werd op 7 juli 2006 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit is een belangrijke stap om de inhaalbeweging in het domein van openbare werken via publiek-private samenwerking te bewerkstelligen waarbij in de eerste plaats het realiseren van een aantal zogenaamde missing links wordt beoogd.

Het betreft in een eerste fase:

- de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem geraamd op 50 mio Eur;
- de Noord-Zuid verbinding te Helchteren/Houthalen (Limburg) geraamd op 250 mio Eur;
- de brug over de Beneden-Nete te Duffel in het kader van de HST-lijn naar Nederland geraamd op 25 mio Eur;
- De Noord-Zuid verbinding Kempen geraamd op 75 mio Eur;
- omvormen van de AX havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle - aansluiting N49, Blauwe Toren) geraamd op 80 mio eur;
- vervolledigen van de zuidelijke tak van de R4 te Merelbeke geraamd op 25 mio Eur.

Een aantal van deze projecten wacht reeds jarenlang op een beslissing. Door deze constructie kunnen deze projecten eindelijk gerealiseerd geraken, zonder de beleidsruimte voor andere noodzakelijke werken binnen de bestaande investeringsbudgetten te moeten inkrimpen. Dit moet toelaten dat Vlaanderen zijn logistieke rol in Europa ook in de toekomst kan blijven opnemen.

Via-invest is een Speciale Projectvennootschap (SPV) die wordt opgericht met als doel het realiseren en faciliteren van PPS-projecten in het domein van openbare werken in opdracht van het Vlaamse Gewest. Het is een vennootschap met een beginkapitaal van 5.000.000 Euro waarin de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) 51% en het Vlaamse Gewest 49% participeren. De SPV zal belast worden met het ontwerpen, bouwen, financieren en beheren van de infrastructuur. De projectvennootschap zal hiertoe op zijn beurt aan private partners projecten toevertrouwen. De investeerders kunnen aanspraak maken op een periodieke vergoeding, die echter pas dient betaald te worden op het moment dat de infrastructuur (of een deel ervan) in gebruik kan worden genomen. Met de oprichting van Via-Invest is er een investeringsvennootschap gecreëerd om concreet werk te maken van de realisatie van de 6 geselecteerde projecten.

Voor deze 6 projecten zal als vergoedingsmechanisme een beschikbaarheidvergoeding worden gehanteerd. Bij dit betalingsmechanisme op basis van performantie-indicatoren krijgt de SPV een vergoeding naargelang de kwaliteit van de door de beherende SPV geleverde diensten, met name beschikbaarheid van de weg, de verkeersveiligheid, e.a.

Hiervoor werd een standaard DBFM-contract uitgewerkt dat tegen het einde van 2006 voor goedkeuring aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd.

Te realiseren 2007

Het eerste project (de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem naar de E19) zal in 2007 al in uitvoering kunnen gaan. De andere projecten worden momenteel volop voorbereid en zullen in de periode 2007 - 2008 kunnen aanbesteed worden.

Invoeren van het wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting

Realisaties 2006

Na het voeren van een maatschappelijk debat omtrent de haalbaarheid van de invoering van een wegvignet besliste de Vlaamse Regering om een ambtelijke werkgroep op te richten om een onderzoek te voeren naar de mogelijkheden tot het invoeren van een wegvignet ter vervanging van de verkeersbelasting. Het verslag van de werkgroep werd aan de Vlaamse regering voorgelegd op 15 mei 2006.

De werkzaamheden van de ambtelijke werkgroep hebben tot een kader en voorstellen geleid die aan de overige gewesten zijn voorgelegd.

Na het afronden van een synthesesnota en een akkoord over uitgangspunten en randvoorwaarden kan men overgaan tot de oprichting van het studiesyndicaat dat de eigenlijke opstart van het vignet moet voorbereiden. Gezien de conclusies van de ambtelijke werkgroep dient het studiesyndicaat zich te richten op de realisatie van een elektronisch wegvignet, gehandhaafd door een systeem van nummerplaatherkenning.

In parallel worden de evoluties op het EU-vlak, ook met betrekking tot de gewenste (EU-)harmonisatie van systemen t.v.v. Elektronische Tolheffing, opgevolgd.

Te realiseren 2007

Er zal in samenwerking met de minister bevoegd voor begroting en financiën en de minister bevoegd voor mobiliteit verder worden gewerkt in een studiesyndicaat dat gemeenschappelijk wordt opgericht door de verschillende gewesten.

Het Verkeerscentrum zal de werkzaamheden van het studiesyndicaat ondersteunen, in het bijzonder door bij te dragen aan de inzameling en verwerking van vereiste verkeersgegevens, en de keuze en/of inplanting van de nodige systemen in detail te onderzoeken. De Vlaamse Regering beoogt de invoering van het wegvignet tegen 1 januari 2008.

1.3.3. Gebiedsgerichte samenwerking en (thematisch) overleg

Gebiedsgerichte samenwerking

Mobiliteitsproblemen zijn vaak complexe problemen die enkel kunnen opgelost worden als tussen de verschillende bestuursniveaus en actoren over de beleidsdomeinen heen wordt samengewerkt. Het mobiliteitsconvenant vormt hiertoe een goede basis voor een belangrijk deel van de werken uitgevoerd in opdracht van het Agentschap Infrastructuur. Deze structurele verankering van dit samenwerkingsprincipe is in eerste instantie gericht naar de gemeenten en De Lijn en beoogt een ruimere (zowel ruimtelijk als op vlak van verkeer en mobiliteit) benadering van het op te lossen knelpunt. Daarom wordt deze samenwerking in een aantal concrete projecten verder doorgetrokken naar een aantal andere partners. Een voorbeeld hiervan is het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' waarbij ook de provinciebesturen en enkele belangengroepen zoals de Fietzersbond, de Voetgangersbeweging en de Ouders van Verongelukte Kinderen bij betrokken worden. Ook de op stapel staande projecten in het kader van het Zaventemse START-programma zijn voorbeelden van deze meer uitgebreide en gebiedsgerichte samenwerking, waarbij o.a. ook de NMBS en de provincie Vlaams-Brabant van nabij betrokken worden. Omdat ik geloof in de voordelen van deze doorgedreven samenwerking heb ik samen met de voltallige Vlaamse regering voor dit project dan ook de nodige budgetten in de meerjarenbegroting laten opnemen.

De beslissingen van de Vlaamse regering over het totaalconcept en timing, over de tolhoogte en de tracé-keuze voor de Oosterweelverbinding, gaven de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) de ruimte om verder te bouwen aan dit multimodaal project.

Op 16 juni 2006 ging de Vlaamse regering over tot de definitieve goedkeuring van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voor de Oosterweelverbinding. Dit hield de beslissing in over het definitieve tracé voor het rondmaken van de ring rond Antwerpen. Na verschillende plenaire en bilaterale briefings met de geselecteerde bouwconsortia dienden drie groepen in juni 2006 een eerste offerte in. De offertes worden nu gecontroleerd op de randvoorwaarden, waarna verder onderhandeld wordt om in het najaar tot finale offertes te komen. Het afronden van het contract met de geprefereerde bieder wordt midden 2007 verwacht.

Tevens werd het bestek voor de integrale financiering van het Masterplan overgemaakt aan vijf consortia van banken. Gedurende de zomermaanden vonden meerdere bilaterale gesprekken met de bidders plaats. De

eerste offerte van de bankiers wordt gevraagd kort nadat de geselecteerde bouwconsortia hun finale offerte zullen hebben ingediend.

Vermeldenswaard is bovendien dat de BAM de basisrente van de toekomstige financiering reeds strategisch heeft ingedeekt, en dat de Europese Investeringsbank reeds een principiële goedkeuring heeft gegeven voor haar deelname in de financiering van de Oosterweelverbinding.

Binnen de projecten stedelijke mobiliteit komt de voorbereiding van een aantal openbaar vervoer projecten op kruissnelheid. Voor Deurne-Wijdemergem, de stelplaats Deurne en voor Mortsel-Boechout komt de start van de werken in zicht tegen begin 2007, terwijl voor de Noorderleien voor de herinrichting van het Operaplein-Roosveltplein met architect-stedebouwkundige De Sola Morales een overeenkomst werd afgesloten en de bouw van de Noorderlaanbrug zich aankondigt. In de zomermaanden van 2006 was er reeds de afbraak van de Ijzeren Brug, als eerste deel van het project Noorderleien.

Binnen de waterwegenprojecten komt de renovatie van de Van Cauwelaertsluis in zicht. De bouwvergunning werd verleend en volgens de huidige vooruitzichten wordt de start van de werken verwacht medio 2007.

Er wordt verder werk gemaakt van het afsluiten van een kaderovereenkomst tussen de BAM en het Vlaamse gewest waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen en de randvoorwaarden voor de uitvoering en financiering van het Masterplan worden vastgelegd. Over de uitgangspunten en principes heeft reeds een gedachten wisseling plaats gevonden in de bevoegde Parlementaire Commissie. Alvorens de bouwconsortia een finale offerte kunnen indienen en de financiers hun eerste offerte, dient een goedgekeurde kaderovereenkomst voor te liggen.

In het kader van de realisatie van het Masterplan Antwerpen zal het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal samenwerken met de BAM wat betreft volgende projecten:

- herinrichting van het Burchtse Weel in het kader van mitigerende natuurmaatregelen bij de realisatie van de Oosterweelverbinding. Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) zal optreden als gemandateerd bouwheer voor de realisatie van de werken, in opdracht van de BAM. Binnen de projecten milieu- en natuurcompensatie werd een aannemer geselecteerd voor het project Middenvijver en is het project Burchtse Weel aanbestedensklaar. De werken kunnen begin 2007 starten.
- voor de dijkwerken ter hoogte van Sint-Annabos en ter hoogte van het Noordkasteel zal W&Z samenwerking verlenen aan de BAM, samenwerkingsvoorwaarden worden vastgelegd in een samenwerkingsprotocol.
- W&Z treedt op in haar hoedanigheid als beheerder naar Fluxys voor het bekomen van de opvulling van de gasopslagtunnel onder de Schelde.

Voor de uitvoering van de deelprojecten van het Masterplan Antwerpen die een relatie hebben met of een impact hebben op het Albertkanaal (Oosterweelverbinding, herbouw bruggen) zijn samenwerkingsovereenkomsten tussen de BAM en De Scheepvaart in onderhandeling. Met deze overeenkomsten wordt de basis gelegd voor een optimale samenwerking voor, tijdens en na de uitvoering van de infrastructuurprojecten.

De bilaterale samenwerking met Nederland in de uitvoering van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer ondersteunt zowel de optimalisatie van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse zeehavens op de Westerschelde, en garandeert met de uitwerking van een Veiligheidsplan met Rijkswaterstaat een geïntegreerde aanpak van de scheepvaartveiligheid in deze grensoverschrijdende regio.

Stimuleren van overleg met bedrijfswereld

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

Waterwegen en Zeekanaal sloot een memorandum met de Haven van Brussel af om het gebruik van de waterweg te bevorderen en om nieuwe synergieën te ontwikkelen. In uitvoering van de punten van dit memorandum zijn er halfjaarlijkse vergaderingen op directieniveau voorzien tussen de haven en Waterwegen en Zeekanaal.

De planning van op- en afvaart van scheepvaart van en naar de Vlaamse zeehavens wordt geoptimaliseerd in samenspraak met alle betrokken actoren en havenbedrijven. Een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens wordt hiermee ondersteund. De ketenbenadering wordt in nauw overleg met de betrokken havengemeenschappen en havenbedrijven doorgevoerd.

De dienstverlening naar de vaarweggebruiker en de klanten binnen de havengemeenschappen toe wordt verder in overleg met alle actoren geoptimaliseerd met een in 2007 op te maken “Toekomstvisie VTS 2020”.

Zie ook hoofdstuk 1.3.1.

1.3.4. Eenduidige regelgeving voor openbare werken

Screening bestaande wetgeving.

In samenspraak met mijn collega bevoegd voor Mobiliteit werden in 2006 alle moduleteksten van het mobiliteitsconvenant gescreend en bijgewerkt. Eind 2006 zullen alle gewijzigde moduleteksten met een precieze meerjarenbegroting voorgelegd worden ter ondertekening.

De richtlijnen inzake gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen extern en intern gecommuniceerd worden. Dit behelst onder meer het aanpassen van de omzendbrief 2001/5 inzake de taakverdeling tussen de Gemeentelijke Begeleidingscommissie, de Provinciale Auditcommissie, de Taskforce, de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid en de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen.

Handhaving

Realisaties 2006

Op het gebied van handhaving werd in 2006 een wijziging aan het uitvoeringbesluit bij het Aslastendecreet goedgekeurd. Deze wijziging is een gevolg van de aanpassingen die in 2005 aan het Aslastendecreet werden aangebracht.

Wat betreft het uitzonderlijk vervoer werd op federaal niveau een initiatief genomen om dit te regelen.

Dit ontwerp werd echter afgekeurd door de Vlaamse Regering vermits bepaalde erin geregelde materies gewestelijke bevoegdheden betrof. Een eerste aanzet werd gegeven tot het ontwerpen van een Vlaams decreet.

Naast het tot stand brengen van een decretale regeling, zullen in samenwerking met de collega bevoegd voor Mobiliteit ook nog verdere onderhandelingen moeten worden gevoerd om de regelgeving van de verschillende overheden (van de federale overheid en van alle gewesten) op elkaar af te stemmen teneinde de vervoerders “één loket” aan te bieden. Deze onderhandelingen kunnen dan op termijn tot een samenwerkingsakkoord leiden.

In de toekomst zal hierover een structureel overleg worden opgezet met de federaal bevoegde diensten. Gezien hierbij externen betrokken zijn is het moeilijk hierop reeds een exacte timing te kleven.

Het gevoerde handhavingsbeleid in de waterwegensector wordt verder gezet. De aandacht gaat hier enerzijds voornamelijk uit naar de veiligheid van het scheepvaartverkeer en anderzijds naar specifiek vastgestelde probleemgebieden als snelvaart en de stabiliteit van diepgeladen vaartuigen. Een verder aandachtspunt blijft de ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) reglementering vastgelegd in de Europese verordening 725/2004 en onlangs uitgebreid met de Richtlijn 2005/65. Deze laatste dient uiterlijk tegen 15 juni 2007 in praktijk te worden gebracht, en houdt regels in voor de verdere beveiliging van havens en havengerelateerde gebieden.

Te realiseren 2007

Rooilijnen

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

Nieuwe regelgeving

Samen met de federale overheid werden initiatieven tot herschrijving van de regelgeving voor de binnenvaart opgesteld. Van zodra deze regelgevingen van kracht zijn zullen ook de gewesten de voor hun nodige complementaire regelgeving realiseren. Inmiddels kunnen reeds aanpassingen en actualisering aan de bestaande regelgeving doorgevoerd worden, daar waar zij voorbijgestreefd is. Ook de regelgeving voor watervangen is aan actualisatie toe.

Via besluit van de Vlaamse regering van 18 november 2005 werd een nieuwe reglementering van de scheepvaart van het kanaal Brussel-Schelde ingevoerd ondanks de moeilijke afbakening van de bevoegdheden tussen het federale en gewestelijke niveau. Dientengevolge is deze voor de gebruiker, die de regelgeving als één geheel wil zien, moeilijk opvolgbaar.

Overhevelen van de regelgeving van de binnenvaart naar de gewesten

De overheveling van de regelgeving binnenvaart is noodzakelijk om tot een coherente en voor de gebruiker duidelijke en transparante regelgeving te komen. Zo zou een Vlaams scheepvaartdecreet enkel duidelijkheid kunnen scheppen voor wat de gewestelijke bevoegdheden betreft, maar kan gelet op de federale materies en de versnipperde bevoegdheden deze duidelijkheid en transparantie voor de waterweggebruikers niet tot stand brengen. Een en ander weegt zwaar op de beheersopdracht van de waterwegbeheerder die hoe dan ook op het terrein geconfronteerd wordt met de toepassing van de regelgeving en de noodzaak om dienaangaande verantwoordelijkheden op te nemen.

Tunnelrichtlijn

De richtlijn 2004/54/EG van het Europees parlement en de raad inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet werd gepubliceerd op 7 juni 2004. Vlaanderen beheert drie tunnels waarop deze richtlijn van toepassing is: de Kennedytunnel in de R1, de Craeybeckxtunnel in de E19 en de 4-armentunnel in de R0.

De richtlijn legt de organisatie op voor het beheer en de exploitatie van tunnels langer dan 500m, geeft de elementen waaraan de bestaande en toekomstige tunnels dienen te beantwoorden, en legt de nodige signalisatie vast.

Voor wat betreft de signalisatie heeft het Vlaams Gewest de federale overheid advies gegeven bij het ontwerp van aanpassing van het verkeersreglement. De uitvoering zal door het agentschap Infrastructuur gerealiseerd worden.

Voor wat betreft de interne organisatie en de risico-analyse wordt thans een decreet voorbereid met het oog op de omzetting van de richtlijn. Samengevat zal het Agentschap Infrastructuur de taken als bestuursorgaan en als tunnelbeheerder uitvoeren, het departement MOW wordt als onafhankelijk orgaan belast met het uitvoeren van de nodige risico-analyses.

1.3.5. Objectivering en kwantificering van behoeften en prioriteiten

Realisaties 2006

Om de werking van het **Agentschap Infrastructuur** projectmatig te kunnen sturen en objectiveren, werd een aantal jaren geleden het instrument van de Objectieve Behoeftanalyse (OBA) ontwikkeld. Door gelijksoortige projecten (b.v. doortochten, gevaarlijke punten, structureel onderhoud, fietspaden) op basis van relevante en objectieve gegevens met elkaar te vergelijken, kunnen ze ten opzichte van elkaar gewogen worden.

Rond de verdere objectivering bij de keuzes die gemaakt worden op het vlak van de gewone onderhoudskredieten werd in 2006 door het Agentschap Infrastructuur via een jaardoelstelling gewerkt aan de opstelling van een kwaliteitsindex. Tegen eind 2006 wil het Agentschap deze index uitwerken en het invullen en gebruiken ervan op een aantal proefvakken uittesten. De bedoeling is dat deze kwaliteitsindex de wegbeheerder snel een zicht kan geven op de (netheids)kwaliteit van zijn wegennet. Daarnaast kunnen de resultaten van deze kwaliteitsindex nuttig zijn met het oog op het invoeren van resultaatsbestekken en het bepalen van uniforme en onderbouwde onderhoudsfrequenties.

1.3.6. Uitbouw van degelijk kennis- en datamanagement

De uitbouw van 'kennismanagement' wordt verder ontwikkeld binnen het Agentschap Infrastructuur. Kennismanagement zorgt voor een actieve inventarisatie en codificatie van kennis en processen. In 2006 werd een centrale structuur ontwikkeld waaraan alle, voor het Agentschap Infrastructuur, noodzakelijke kennis kan gekoppeld worden. Door de aanstelling van 'kennisbeheerders' binnen het Agentschap wordt momenteel de bestaande kennis verzameld en gekoppeld aan deze centrale, voor alle personeelsleden toegankelijke, structuur. Deze structuur wordt in de toekomst verder uitgebouwd met het oog op een betere informatieoverdracht en het vastleggen van de nodige kennis.

Ook binnen het Verkeerscentrum werden een aantal initiatieven genomen met het oog op de uitbouw van een degelijk kennis- en datamanagement.

Algemene Databank van het Agentschap Infrastructuur

Om de eigen data efficiënt te kunnen beheren, investeerde het Agentschap Infrastructuur verder in het ADA-project (Algemene Databank van het Agentschap Infrastructuur). Naast het afwerken van een analyse inzake de verdere uitbreiding van ADA met een aantal extra functionaliteiten, werden heel wat data geactualiseerd. Tegelijkertijd werd een apart luik natuur toegevoegd met de habitat- en vogelrichtlijngebieden, RAMSAR-gebieden en VEN-gebieden. In 2007 worden deze extra functionaliteiten geïmplementeerd en zullen tegelijkertijd een aantal koppelingen met andere databanken en systemen gelegd worden (o.a. HISTORIA en DMS).

In mijn opdracht ontwikkelde het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) het Kabel en Leidingen InformatiePortaal (KLIP). Met deze nieuwe tool beoog ik de decentraal gesitueerde kabel- en leidingeninformatie beter en sneller te ontsluiten teneinde alle betrokkenen op het terrein een accurater beeld te kunnen geven van het gebruik van het openbaar domein.

Als beheerder van het openbaar domein dan wel van diverse kabel- en leidinginstallaties evenals belangrijke uitvoerder van werkzaamheden zijn zowat alle entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in hoge mate betrokken bij de verdere uitbouw en ontwikkeling van KLIP. Zo speelt o.a. het Agentschap Infrastructuur hierin een belangrijke rol: naast de evidente rol van Beheerder Openbaar Domein (BOD) fungeert het tevens als Kabel- en LeidingBeheerder (KLB) (o.a. glasvezel- en rioleringsnetwerk).

KLIP bevindt zich momenteel in de opstartfase. Enkel kabel- en leidingbeheerders en beheerders van het openbaar domein kunnen zich in de opstartfase registreren en hun belangenzone opladen. Eens de KLB-zones opgeladen zijn, zal KLIP eind 2006 opengesteld worden voor de professionele planaanvragers, en in het voorjaar 2007 ook voor de particuliere planaanvragers.

Onderzoek naar de kwetsbaarheid van wegvakken

Een methodiek werd ontwikkeld om fluctuaties in reistijden op het hoofdwegennet te analyseren en kwetsbare wegvakken te identificeren. Kwetsbare wegvakken zijn wegvakken die verantwoordelijk zijn voor een grote variabiliteit in de reistijd van weggebruikers. Als maat voor de kwetsbaarheid van een wegvak wordt het project van de kans op een verstoring en de gevolgen van die verstoring (op de reistijd voor de weggebruiker) genomen. Deze methodiek is toegepast op de E40 tussen Gent en Brussel als testcase.

De methodiek naar het onderzoek van de kwetsbaarheid van wegvakken zal verder verfijnd en toegepast worden op het hoofdwegennet van Vlaanderen, beginnende met de E313-snelweg tussen Lummen en Antwerpen.

Actualisering en verder uitbouw van de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen.

Binnen het Verkeerscentrum wordt door de cel Modellen aandacht besteed aan onderzoek naar de kwetsbaarheid van wegvakken en gebeurt een verdere actualisering en uitbouw van de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen.

Sinds 2 jaar gebeurt de verdere uitbouw van de provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen centraal vanuit het Verkeerscentrum. Momenteel is Versie 3.2 van de modellen operationeel. Deze versie is gebaseerd op basisgegevens van 2003, maar vertrekt voor 2 van de 5 motieven (werk en school) van de patronen van de Volkstelling 1991. Het afgelopen jaar zijn er bvb. met het Verkeersmodel Vlaams-Brabant verschillende scenario's gesimuleerd in het kader van het START-project voor de luchthaven van Zaventem. Hierbij zijn niet alleen de effecten van de capaciteitsuitbreiding in dat gebied berekend, maar ook de effecten van een uitbreiding van het aanbod openbaar vervoer. In overleg met VLARIO wordt er ook gewerkt aan een methodiek voor de begroting van de effecten van wegomleggingen bij rioleringswerken.

De nieuwe versie van de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen (Versie 3.3) zal gebaseerd zijn op de Socio-Economische Enquete van 2001. De gegevens van deze "volkstelling" zijn in de loop van 2006 vrijgegeven en na een grondige kwaliteitscontrole en -verbetering gebruikt om nieuwe patronen te berekenen voor de motieven Werk en School. Tegen het voorjaar van 2007 zal deze versie van de Provinciale Modellen operationeel zijn.

In de loop van 2006 is er ook gestart met de opbouw van een nieuw multimodaal goederenmodel voor Vlaanderen. In tegenstelling tot het vorige goederenmodel is dit laatste wel volledig multimodaal en worden de vervoersmodi binnenvaart en spoorverkeer beter gemodelleerd. Medio 2007 zal dit model operationeel zijn en zullen er betere goederenmatrices beschikbaar zijn voor de Provinciale Verkeers- en Vervoersmodellen. Dit goederenmodel kan ook inputdata aanleveren voor emissieberekeningen.

De komende jaren zal in samenwerking met de collega bevoegd voor Mobiliteit het proces van actualisering en ontwikkeling verder gezet worden, zodat de kwaliteit van de modelberekeningen verder verbeterd wordt. Hierbij zijn de volgende ontwikkelingspistes voorzien:

- herschatting van tripgeneratie en vervoerwijzekeuze voor de motieven Werk en School
- betere parametrisatie van de overige motieven (winkel, sociaal bezoek en overleg)
- actieve tripgeneratie
- semi-dynamische toedeling voor een betere prognose van files en fileduur
- betere berekening van de grensoverschrijdende verplaatsingen (in nauw overleg met de buitenlandse overheden)
- betere prognoses voor 2020.

Kenniscentrum rond verkeerstelematica

Onder meer door het verder onderzoek naar performante telematica-instrumenten op haar testsite, maar ook door het verder ontwikkelen van verkeerskundige algoritmes en het toetsen daarvan op de verkeersafwikkeling, zal het Verkeerscentrum verder werken aan de uitbouw van een kenniscentrum rond verkeerstelematica en toepassingen gerelateerd aan verkeerskundige vraagstellingen. Hiertoe zal tevens het data warehouse van het Verkeerscentrum, waar alle verkeersgerelateerde gegevens op een systematische manier in worden gestockeerd, verder worden onderhouden en uitgebreid. Dit beleid zal verder worden ontwikkeld in samenwerking met de collega bevoegd voor Mobiliteit.

Waterbouwkundig Laboratorium

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

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

Het Waterbouwkundig Laboratorium bouwt een kenniscentrum voor "varen in ondiep water" uit, waar de kennis over varen boven en in slib en het manoeuvreergedrag van schepen in ondiep water verder ontwikkeld. Deze kennis is ondersteunend voor de optimalisatie van de toegang tot de Vlaamse havens. Hiervoor wordt een hoogtechnologisch instrumentarium ingezet en verder ontwikkeld (sleeptank, simulators, schaalmodellen, numerieke modellen,...).

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

Deze kennis dient ter ondersteuning van de toegang tot de Vlaamse bevaarbare waterlopen en de Vlaamse havens, maar ook ter ondersteuning van internationale projecten waar Vlaamse bedrijven bij betrokken zijn (bijv. ontwerp van nieuwe Postpanamax sluizen op het Panamakanaal).

GIS

Het is ook belangrijk dat de verzamelde en beheerde data beschikbaar is voor de hele administratie. Veel data hebben een geografische component waardoor GIS een ideaal instrument is om de data te ontsluiten. Binnen het agentschap Waterwegen en Zeekanaal werd bij de afdeling Zeekanaal reeds een GIS-intranettoepassing opgestart die eigen en aangekochte data kan visualiseren naar het intern publiek. De databank achter deze toepassing dient uitgebreid te worden naar alle Afdelingen. Het doel is de uitbouw van een centraal kennis- en datamanagement, dat via het GIS wordt ondersteund en beschikbaar gesteld. nv De Scheepvaart ontwikkelde in 2006 een GIS-instrumentarium voor zijn werkgebied wat het mogelijk maakt de administratieve verwerking van ruimtelijke data beter te beheersen.

1.3.7. Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur

Teneinde te voorkomen dat de aanpassing van de spoorweginfrastructuur waarop het verkeer aan land dient verwerkt achteruitloopt op de uitbreiding van het havenverkeer, is een prefinanciering door het Vlaamse

Gewest van sommige belangrijke projecten uit het investeringsprogramma van Infrabel aangewezen, zodat deze sneller kunnen worden uitgevoerd. De prefinanciering dekt de interestlasten van de leningen die de NMBS-holding via een SPV moet aangaan om de werken te kunnen financieren, in afwachting van een investeringstoelage uit de federale begroting.

Op 11 oktober en 7 december 2005 heeft het Overlegcomité Federale Regering – Gemeenschaps- en Gewestregeringen hieromtrent een principieel akkoord bereikt.

De bijdrage van het Vlaamse gewest in de lasten van de prefinanciering is vastgesteld op 120 miljoen euro. Het ligt in de bedoeling dat het Vlaamse gewest betrokken wordt bij de besteding van deze middelen.

Met het oog op de verwezenlijking van deze projecten met prefinanciering zijn in de begroting 2007 de nodige middelen voorzien: hetzij 7 miljoen euro voor de Liefkenshoekspoortunnel en 8 miljoen euro voor het vormingsstation in de haven van Zeebrugge.

2. OPENBARE WERKEN: INVESTEREN IN ECONOMISCHE POORTEN EN KNOOPPUNTEN

2.1. Zeehavens

Dit hoofdstuk van de beleidsbrief behandelt de operationele doelstellingen inzake zeehavens zoals deze werden opgenomen in de beleidsnota 2004-2009.

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

Onderhoud maritieme toegankelijkheid

Gerealiseerd 2006

Het garanderen van de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens behoort tot de kerntaken van het Vlaamse Gewest. Substantiële budgetten worden jaarlijks vrijgemaakt voor de onderhoudsbaggerwerken op de Westerschelde en op de vaarpassen in de Noordzee. Zowel het onderhoudscontract voor baggerwerken op de vaarpassen in de Noordzee als het onderhoudscontract voor de baggerwerken op de Westerschelde werden opnieuw aanbesteed. Bij dit laatste werd nu ook de financiering van de onderhoudswerken in het Deurganckdok mee opgenomen.

Na overleg met de Europese Commissie werd immers groen licht gegeven voor het aanpassen van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur. De Vlaamse Regering nam in 2006 de definitieve beslissing om de maritieme toegangswegen uit te breiden tot de vaargeulen in de aan tij onderworpen dokken van de Vlaamse zeehavens, waardoor de verdere financiering van onderhoudsbaggerwerken in de vaargeulen van de aan tij onderworpen insteeddokken gegarandeerd is.

Te realiseren 2006-2007

Het uitvoeren van baggerwerken vereist dat de nodige oplossingen voor de berging en/of verwerking van de baggerspecie gevonden worden.

Daartoe worden momenteel twee projecten verder uitgewerkt, namelijk het project Callemansputte en het project Amoras.

Voor Callemansputte wordt in afstemming met de gemeente Zelzate geopteerd voor het consolideren van het huidige slibstort alvorens uit te breiden. Aan de hand van de resultaten van een staalnamecampagne uit 2005 wordt verwacht dat een volume van één miljoen kubieke meter kan worden vrijgemaakt voor berging van nieuwe specie. Dit zal mogelijk maken dat het onderhoudsslib van het Kanaal Gent-Terneuzen nog gedurende 10 à 20 jaar binnen het huidige slibdepot kan worden geborgen. Dit is echter ook afhankelijk van het al dan niet ter beschikking stellen van de bergingscapaciteit aan derden.

Wat de uitbreiding van het slibdepot op langere termijn betreft, wordt ervoor geopteerd het onteigeningsbesluit pas uit te vaardigen wanneer dit voor de werken effectief noodzakelijk is. In afwachting van een onteigeningsbesluit moet het mogelijk zijn in de bewuste zone ten zuidwesten van het huidige stortterrein percelen van eigenaars die wensen te verkopen via een minnelijke aankoop te verwerven. Voor de landbouwgronden kan hierbij gebruik gemaakt worden van de overeenkomst met de Vlaamse Landmaatschappij voor de Grondenbank Gentse Kanaalzone.

Daarnaast heeft de Vlaamse Regering op 20 juli 2006 haar goedkeuring gehecht aan de realisatie van het project Amoras in de haven van Antwerpen. Dit project omvat de bouw en de exploitatie van een mechanische ontwateringinstallatie voor de onderhoudsbaggerspecie uit de havendokken op de Rechteroever. Momenteel loopt de aanbestedingsprocedure die moet leiden tot het aanwijzen van een

begunstigde voor de bouw en de exploitatie van de installatie. Deze zal afgerond zijn omstreeks 1 september 2007.

Aanpassing maritieme toegankelijkheid

Algemeen

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

Verdieping Westerschelde

Realisaties 2006

Om de visie uit de Ontwikkelingsschets 2010 (17/12/2004) en de afspraken die neergelegd werden in het Memorandum (11/03/2005) juridisch te verankeren, werden op 21 december 2005 vier Verdragen door de bevoegde Vlaamse en Nederlandse bewindslieden ondertekend:

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

Te realiseren in 2007

De Verdragen zullen de volgende maanden aan het Vlaamse, respectievelijk het Nederlandse parlement voorgelegd worden. Doelstelling is om met de uitvoering van de Ontwikkelingsschets van start te gaan uiterlijk einde 2007 en de projecten, waaronder de actualisatie van het Sigmaplan, de verdieping van de Westerschelde, de uitbreiding van het Zwin en de creatie van nieuwe getijdennatuur binnen de twee jaar te realiseren. Het voorbereidende studiewerk (o.a. MER) en de nodige vergunningsprocedures worden parallel met de parlementaire procedures voortgezet.

Inmiddels wordt ook nagedacht over een meetprogramma voor de monitoring van de morfologische dynamiek en de natuur van het Schelde-estuarium en over een nieuw vaargeulenbeleid.

De loskoppeling van de loodsgeldtarieven wordt voorzien voor 2008, met een overgangsperiode die idealiter zou starten in 2007.

Kanaal Gent-Terneuzen (KGT)

Realisaties 2006

Naar aanleiding van de gemeenschappelijke conclusies van de grensoverschrijdende overleggroep onder de leiding van de Commissaris van de Koningin van Zeeland en de Gouverneur van Oost-Vlaanderen werden in het derde Memorandum van Overeenstemming tussen Vlaanderen en Nederland met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium ('s-Gravenhage, 11 maart 2005) ook een aantal afspraken gemaakt ten aanzien van de nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Deze afspraken werden verder geconcretiseerd in een overleg tussen de functioneel bevoegde bewindslieden van 19 juni 2006.

Te realiseren in 2006-2007

Aan de volgende afspraken wordt ondertussen uitvoering gegeven:

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

Het Scheur en de Pas van 't Zand

Realisaties 2006

Op 30 juni 2006 besliste de Vlaamse regering tot verdieping van de vaarpassen Scheur en Pas van 't Zand op het Belgische gedeelte van de Noordzee, dit met het oog op het verhogen van de scheepvaartveiligheid in de vaarpassen van de havens van Zeebrugge en Oostende. Daarnaast besliste de VR ook tot verdieping van de gedeeltes van de haven van Zeebrugge die toegang geven tot de containerterminals en de Van Damme- sluis.

Deze verdieplingsbaggerwerken zijn gestart op 1 augustus 2006.

Te realiseren in 2007

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

- Topslib in de voorhaven van Zeebrugge geeft aanleiding tot een verminderde toegankelijkheid en veiligheid. Bijkomend onderzoek o.m. met betrekking tot de doorvaarbaarheid van topslib is een noodzaak voor de aanpak van de problematiek van het topslib op lange termijn.
- De afdeling Maritieme toegang zal samen met het Beheer Mathematisch Model voor de Noordzee een voorstel van proefprogramma uitwerken voor de baggerwerken met een stationaire cutter. Dit zou er kunnen voor zorgen dat door minder te baggeren met een goedkopere techniek de problematiek van het topslib afneemt. Bedoeling is om met een dergelijk proefprogramma te starten na uitvoering van bovenvermelde verdieplingswerken.

Optimalisatie haventoeegang Oostende

Realisaties 2006

Een eerste fase in de realisatie van de optimalisatie van haventoeegang te Oostende, namelijk de afbraak van het Oosterstaketsel en de lage oostelijke dam, werd aanbesteed.

Te realiseren in 2007

Voorts wordt ernaar gestreefd dat het planMER voor de optimalisatie van de haventoeegang te Oostende conform verklaard wordt in het begin 2007. Deze planMER omvat volgende deelprojecten : kustverdediging Oostende centrum, renovatie zeedijk Oostende centrum, geïntegreerd kustzonebeheer Oostende Oosteroever, veiligheidsmaatregelen tegen overstroming van Oostende langs de haven en verbetering haventoeegang Oostende. Vervolgens kunnen dan de projectMER's afgewerkt worden in de tweede helft van 2007.

Tweede sluis voor de Waaslandhaven

Algemeen

De stijgende trafiekcijfers in de Antwerpse haven in haar geheel alsook op de Linkerscheldeoever geven aan dat de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven als nuttig en noodzakelijk dient te worden beschouwd. De bouw van een tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven zal ervoor zorgen dat de voorwaarden voor verdere ontwikkeling worden gerealiseerd.

Te realiseren

De voorbereidingen tot het verder onderbouwen van een toekomstige beslissing voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven zijn in volle gang. Zo zullen zeer binnenkort de studies voor de opmaak van een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) en het projectMER voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven worden aanbesteed.

De onderbouwende studies kunnen worden afgerond tegen midden 2007. Voorbereidende verkennende werkzaamheden met onder meer sedimentologisch en morfologisch onderzoek, een lokale verkeerssimulatiestudie en grondmechanisch onderzoek kunnen worden afgerond tegen begin 2007.

De procedurele voorbereiding voorziet in achtereenvolgens de opmaak van het planMER voor de haven van Antwerpen, het projectMER voor een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, het afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen, het welke moet voorzien in de noodzakelijke bestemmingswijzigingen voor de aanleg van de toegangsgeul, en het verkrijgen van een bouwvergunning voor de sluis tegen eind 2007 en voor de toegangsgeul tegen eind 2008. Tezelfdertijd wordt werk gemaakt van een principiële beslissing van de Vlaamse Regering, alsook van de financiering en de aanbesteding van de bouw van een tweede sluis tot de Waaslandhaven.

Visartsluis en Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP) Zeebrugge

Gerealiseerd 2006

In de loop van 2006 zal na renovatie van de Straussbrug aan landzijde de huidige Visartsluis opnieuw in gebruik genomen worden.

Te realiseren

Opdat verdere stappen kunnen gezet worden voor realisatie van het strategisch infrastructuurproject (SHIP) in de haven van Zeebrugge dringt zich een keuze op tussen de voorliggende projectalternatieven. Een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) voor het weghalen of vervangen van de Visartsluis te Zeebrugge werd aangevraagd op 1 maart 2006. Het definitieve eindrapport wordt verwacht in het najaar 2006. Op basis van dit eindrapport zal uitgaande van de principes van een rationeel investeringsbeleid een definitieve keuze gemaakt worden en het vervolgtraject van de studies opgemaakt worden.

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

Algemeen

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

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

Een ander facet is de verdere vernieuwing en verbetering van de Vlaamse vloot, waarbij een aantal belangrijke projecten op stapel staan.

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

A. Nautische ketenbenadering en verdere uitbouw van de Schelderadarketen (SRK)

Algemeen

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

Scheepvaartbegeleiding maakt gebruik van hoog technologische hard- en software, die voortdurend onderhevig is aan onderhoud, upgrading en uitbreiding van de functionaliteiten.

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

Realisaties in 2006

Westerschelde Planner (WESP)

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

Automatic Identification System (AIS)

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

Elektronische zeekaart

Een derde initiatief betreft de elektronische zeekaart welke reeds bestaat voor het Vlaamse kustgebied. Een elektronische kaart vanaf de monding van de Westerschelde tot aan de zeesluis van Wintam is in ontwikkeling.

Hydro Meteo Distributiesysteem (HYMEDIS)

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

Te realiseren in 2007

Westerschelde Planner (WESP)

Vanaf 2007 wordt gewerkt aan een update van het systeem met o.m. het doorgeven van informatie aan de loodsen, afstemmen van WESP aan de principes van de ketenbenadering, ...

Elektronische zeekaart

Belangrijk hierbij is dat een nautische databank wordt aangelegd om de kaartgegevens permanent te actualiseren. Verder zullen de elektronische kaarten ook worden ingewerkt in de Schelderadarketen.

Uitbreiding radardekkingsgebied, VTS zone tot zeesluis Wintam

Daarnaast zijn investeringen vereist om het radardekkingsgebied van de Schelderadarketen stroomopwaarts uit te breiden tot aan het bovineinde van de rede van Antwerpen en voor het realiseren van een VTS-zone aan de zeesluis van Wintam.

Van VTS tot VTMISS

De uitbouw van VTS (Vessel Traffic Services) tot VTMISS (Vessel Traffic Management Information Services) kadert in de na te streven nautische ketenbenadering, d.w.z. een optimale afstemming tussen de verkeersafwikkeling op de maritieme vaarwegen en die in de haven en achterliggende gebieden.

Het Centraal BrokerSysteem (CBS)

Eén van de projecten gerelateerd aan de nautische ketenbenadering is het realiseren van een centraal brokersysteem (CBS). Dergelijk centraal brokersysteem is een centrale draaischijf voor elektronische uitwisseling van relevante informatie tussen alle betrokken partijen in het havengebied.

Investeringen in VTS-infrastructuur

Om de Nautische ketenbenadering te garanderen dienen ook investeringen in VTS-infrastructuur binnen de havengebieden te gebeuren. In de vier Vlaamse zeehavens worden VTS-investeringsprojecten uitgevoerd die een perfecte afstemming en uitwisselbaarheid garanderen tussen de bestaande VTS apparatuur van het Vlaamse Gewest en deze die gebruikt worden binnen de respectievelijke havengebieden. Zo zijn bvb het CCTV (camerasysteem) in de havens van Oostende en Gent vandaag de dag in gebruik.

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

Realisaties 2006

Op 16 juni 2006 werd het “decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum”, ook bekend als het Scheepvaartbegeleidingsdecreet, bekrachtigd door de Vlaamse Regering, na goedkeuring door het parlement.

Samen met de drie overige Scheldeverdragen is op 21 december 2005 het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied ondertekend. Doel van het verdrag is dat Vlaanderen en Nederland gezamenlijk instaan voor een veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens. Hierdoor is de volwaardige Vlaamse deelname aan het nautisch beheer en het toelatingsbeleid op de Westerschelde, zoals beoogd in de beleidsnota 2004-2009, verdragsrechtelijk verzekerd.

Ook wordt een gezamenlijk beheersorgaan ingesteld, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, met ook hier een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse participatie.

Te realiseren in 2007

Het Scheepvaartbegeleidingsdecreet behoeft verdere uitwerking in uitvoeringsbesluiten. Aan deze verdere uitwerking in uitvoeringsbesluiten wordt gewerkt zodat deze in de loop van 2007 kunnen uitgevaardigd worden.

De uitvoering van het bovenvermelde verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied wordt verder voorbereid zodat het verdrag na zijn ratificatie zo soepel mogelijk in werking kan treden. De belangrijkste voorbereidende activiteiten betreffen:

- de verdere organisatorische uitbouw van het gemeenschappelijk nautisch beheer;
- de gezamenlijk Vlaams-Nederlandse en meer doelmatige inzet van mensen en middelen om een betere dienstverlening aan de scheepvaart en een verhoogde kostenefficiëntie te bereiken;
- de invulling van de beleidsmatige en regelstellende rol van de Permanente Commissie;
- de verdere inrichting van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit;
- het opstellen van een veiligheidsplan;
- het realiseren van de nautische ketenbenadering.

Alternatief beloodsingsconcept en vernieuwing beloodsingsmiddelen

Wat betreft het uitwerken van een alternatief beloodsingsconcept wordt de onderhandelingsprocedure herstart in de tweede helft van 2006. De toewijzing van de opdracht zal in februari 2007 aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Daarna kunnen de procedures verder worden afgehandeld zodat in de tweede helft van 2007 met de bouw van de nieuwe beloodsingsmiddelen kan worden gestart.

Samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten

Tussen de beide loodsdiensten zijn besprekingen gaande om de samenwerking in samenwerkingsovereenkomsten te verwerken. Deze overeenkomsten zijn nodig om de nodige afspraken op operationeel en financieel vlak uit te werken zodat beide partijen duidelijk weten welke hun rechten en plichten zijn. De overeenkomsten zullen tegen eind 2006 zijn afgerond en kunnen door de partijen begin 2007 ondertekend worden. Deze overeenkomsten zullen effectief uitwerking hebben tegen 1 januari 2009.

Vernieuwing en verbetering van de Vlaamse vloot

Realisaties 2006

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

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

- Nieuwe veerboot op het kanaal Gent-Terneuzen (Lieven Bauwens);
- Twee nieuwe reddingsboten aan de kust;
- Nieuwe veerboot op de Schelde – veerdienst Bazel-Hemiksem (Jan Van Eyck).

Het eerste van drie nieuwe politievaartuigen werd op 1 september 2006 opgeleverd.

Aan de kust is ook gewerkt aan de ter beschikking stelling van een geschikt vaartuig om vooroeverlodingen uit te voeren ten behoeve van de afdeling Kust. Hiertoe is een nieuw vaartuig aangekocht dat vanaf 1 september 2006 in dienst werd genomen.

Verder werden ook een aantal substantiële aanpassingen en herstellingswerken aan de 'Simon Stevin' uitgevoerd enerzijds om de levensduur van het schip te verlengen (hermotorisatie) en anderzijds om het comfort van de gebruikers van de veerboot te verbeteren en te verhogen (nieuwe sanitaire installaties, passagiersruimte werd omgebouwd naar een gesloten passagiersruimte met automatische poorten, enz...).

Te realiseren in 2007

In de loop van 2007 zal gestart worden met de bouw van het multifunctioneel vaartuig en zullen ook nog twee andere politievaartuigen eveneens in dienst worden genomen. Daarnaast zal er gewerkt worden aan de voorbereiding van de bouw van drie nieuwe veerboten die zullen ingezet worden te Oostende en te Nieuwpoort. De aanbesteding zal gehouden worden in de loop van het najaar 2006. De nieuwe veerboten zullen in dienst genomen worden in 2007. Dit is een project dat uitgewerkt wordt in nauw overleg met de afdeling Kust die de walinfrastructuur voorziet.

Tegen het einde van 2006 zal ook een update klaar zijn van het investeringsplan 2005-2009 waarbij het ook de bedoeling is om het lopende investeringsplan te toetsen aan nieuwe opportuniteiten, functionaliteiten en noodwendigheden.

C. Maritiem Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC)

Realisaties in 2006

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

Te realiseren in 2007

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

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

D. Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische kaarten

Realisaties in 2006

In 2006 werd het deelproject implementatie van een 'Hydrographic Production Database (HPD)' opgestart.

Te realiseren in 2007

De elektronische kaartproductie wordt verzekerd, geoptimaliseerd en uitgebreid. De elektronische kaartproductie wordt volledig in eigen beheer uitgevoerd en uitgebreid tot de Noordzee en de Schelde. De optimalisatie houdt in dat de frequentie en snelheid van updating van de elektronische kaartproductie

verhoogd wordt in functie van de behoeften. De garantie op beschikbaarheid van de elektronische nautische kaarten houdt in dat de meest vitale elementen van het productieproces inzake middelen en mensen ontdubbeld worden.

Met HPD zal in 2007 worden overgegaan naar een database georiënteerde productieomgeving voor de nautische kaarten, wat een efficiëntere productie van zowel papieren als elektronische zeekaarten mogelijk zal maken.

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

Realisaties 2006

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

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

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

Te realiseren in 2007

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

2.1.3. Operationele doelstelling 3: We zorgen voor verbeterde hinterlandontsluitingen en een modale verschuiving aan landzijde

Niet alleen de toegankelijkheid aan zeezijde, maar ook de ontsluiting van de havens aan landzijde zowel over de weg, het water als het spoor, krijgt de nodige aandacht.

Voor de ontsluiting van de Vlaamse kusthavens werden nieuwe inzichten ontwikkeld.

Ontsluiting haven Zeebrugge

Te realiseren 2006-2007

De ontwikkeling van de estuaire vaart voor het scheepvaartverkeer richting Rijn, dat vooral in de containertrafiek in belangrijke mate zou toenemen, is een logische route. Deze route laat immers grote schepen toe, is korter dan een route via de klassieke binnenwaterwegen en vermijdt vier passages door sluisen.

De aanmelding van het pilootproject estuaire vaart bij de diensten van de Europese Commissie is lopende. Tezelfdertijd werden ook de onderhandelingen opgestart tussen Waterwegen en Zeekanaal en de verschillende kandidaat-dienstverleners. Tevens zijn door de bevoegde diensten bij de Federale overheid de nodige initiatieven genomen voor een aanpassing van de bestaande regelgeving ingevolge het pilootproject. Er wordt verwacht dat een aangepaste regelgeving inzake estuaire vaart van kracht zal worden in de loop van 2007.

Teneinde de groei van het spoorverkeer van en naar de haven van Zeebrugge te kunnen opvangen is het noodzakelijk een nieuw vormingsstation aan te leggen. Het project vertegenwoordigt een waarde van 102,4 miljoen euro. Het omvat, naast het eigenlijke vormingsstation, de aanleg van de sporenbundel Pelikaan en Wielingen en een nieuwe bundel Zwankendamme. De prefinanciering van dit bedrag betekent voor het

Vlaamse gewest een uitgave van 13 miljoen euro. Momenteel wordt onderhandeld met het oog op het afsluiten van een overeenkomst tegen eind 2006.

Ontsluiting haven Oostende

Gerealiseerd 2006

De estuaire vaart biedt echter geen oplossing voor de trafieken in zuidelijke richting (naar West- en Oost-Vlaamse bestemmingen en Noord-Frankrijk) en de ontsluiting van de haven van Gent. Hiervoor moet, net als voor bulkgoederen, een oplossing gezocht worden via het netwerk van binnenvaartwegen. Een ontsluiting van de Vlaamse kusthavens via het Afleidingskanaal van de Leie wordt momenteel bestudeerd. Er wordt nagegaan of een opwaardering van het Afleidingskanaal kan zorgen voor een goede ontsluiting en een toename van het aandeel binnenvaart in de modal split van de haven van Zeebrugge op lange termijn.

Indien voor de ontsluiting van de kusthavens voormelde oplossing, na grondigere studie en afweging, zinvol lijkt dan heeft dat ook zijn impact op de werken die voorzien zijn voor de verdere verruiming van het vak Beernem-Brugge van het kanaal van Gent naar Brugge. Hoe dan ook zal het kanaal van Gent naar Brugge nog geruime tijd blijven fungeren als waterwegontsluiting voor de kusthavens en verdienen ook van uit dit oogpunt de aldaar voorziene verruimingswerken een nadere afweging. Indien de verbinding wordt gerealiseerd, zal deze aansluiten op het Seine Schelde-project waardoor ook het Seine-Schelde project zelf voor Vlaanderen een nog ruimere dimensie krijgt en in een groter kader kan ingepast worden. Deze oplossing krijgt daarom de naam Seine-Schelde-West mee.

De Vlaamse Regering heeft op 16 juni 2006 haar goedkeuring gehecht aan het Vlaamse luik van het project Seine-Schelde. Dit project omvat een luik binnenvaart en een luik rivierherstel Leie. Het luik binnenvaart omvat de ontduubeling van de sluis in Evergem, de verruiming van de doortocht van de Leie in Kortrijk en de verruiming van de Leie in het vak Kortrijk-Ringvaart. De werken aan de eerste twee deelprojecten zijn reeds in volle uitvoering. Het gehele project is begroot op € 279 miljoen en loopt t.e.m. 2025.

Op Europees niveau probeert Vlaanderen maximale co-financiering uit het TEN-T programma binnen te halen voor het project Seine-Schelde. De discussie omtrent mogelijke co-financieringspercentages zal eind 2006 afgerond worden. In 2007 zal een aanvraag tot co-financiering kunnen ingediend worden.

In de achterhaven van Oostende werd tevens een multimodale terminalzone aangelegd. Deze zone is ontsloten voor het spoor (via de bestaande lijn Oostende-Gent), voor de binnenvaart (via het kanaal Brugge-Oostende), voor de zeescheepvaart (via de Demeyzeesluis) en voor het wegtransport (via een nieuw aan te leggen afrit op de A10 te Oudenburg).

De internationale luchthaven Oostende-Brugge bevindt zich op 5 km van de multimodale zone. De zone wordt operationeel in het najaar 2006.

Ontsluiting haven Antwerpen

Het project zuidwestelijke ontsluiting van de Waaslandhaven omvat enerzijds de realisatie van een westelijke havenexterne wegontsluiting, die verbinding geeft met de haveninterne westelijke wegontsluiting (die op zich zelf nog niet volledig is aangelegd en waarvan de uitvoering van een belangrijk gedeelte nog dit jaar wordt aangevat), en anderzijds de realisatie van het nieuwe ontsluitingscomplex "Stenen Goot", alsook de realisatie van de primaire wegen die lateraal langs de autosnelweg E34/N49 worden aangelegd vanaf het bestaande complex "Polderhuis" tot complex "Canadastraat". Dit project zal, naast de bestaande ring R2 met de complexen "Waaslandhaven Noord" en "Waaslandhaven Zuid", een belangrijke schakel zijn om de ontsluiting van de Waaslandhaven langs de weg te garanderen. Momenteel wordt onderzocht hoe het voorliggend voorstel het best kan worden gerealiseerd.

De Liefkenshoekspoortunnel beoogt een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen het Deurganckdok en het vormingsstation Antwerpen-Noord op rechteroever. Eind augustus 2006 is de MER voor de Liefkenshoekspoorverbinding goedgekeurd. De totale lengte van het tracé, met inbegrip van de tunnel, bedraagt 16 km en vertegenwoordigt een investering van 684,2 miljoen euro (prijzen 2005), waarvan INFRABEL het gedeelte spoorwerken (49,4 miljoen euro) zelf zal realiseren. Het resterende bedrag van 634,8 miljoen euro wordt ingebracht in een PPS-project. Op 19 april 2006 werd door Infrabel een oproep tot

kandidaten voor de Liefkenshoekspoorverbinding gelanceerd. De financiële inbreng van het Vlaamse gewest voor dit project bedraagt 107 miljoen euro waarvan 7 miljoen euro in 2007, 16 miljoen euro in 2008, 24 miljoen euro in 2009, 32 miljoen euro in 2010 en 28 miljoen euro in 2012. Op basis van de resultaten en na agendering op de Vlaamse regering zullen de nodige initiatieven genomen worden met betrekking tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). De agendering op de Vlaamse regering wordt voorzien in de tweede helft van 2006.

Met de uitvoering van het deelproject ‘Bruggen Albertkanaal’ van het Masterplan Antwerpen tenslotte zal de hinterlandverbinding van de haven van Antwerpen via het Albertkanaal sterk worden verbeterd: de nieuwe brughoogte van 9,10 m zal het mogelijk maken om met vier lagen containers te varen en met het wegwerken van de versmallingen ter hoogte van de bruggen zal de doorstroming van het scheepvaartverkeer van en naar de haven ten goed komen.

Lege vervoerstromen

Te realiseren

Het is zeer belangrijk aandacht te besteden aan een betere beheersing van de lege vervoerstromen. Momenteel wordt een actieplan transportbesparing uitgewerkt. Hierbij zal nagegaan worden of een pilootproject kan worden opgezet. Zowel lege vervoersstromen van containers als leeg rollend vrachtvervoer moeten worden vermeden. Omdat de haven van Zeebrugge de belangrijkste haven voor rollend vrachtvervoer en personenwagens is in Noordwest Europa, zal dit pilootproject bij voorkeur gesitueerd worden in de haven van Zeebrugge.

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

Afwerking opmaak strategische plannen en start implementatie

Gerealiseerd 2006

De opmaak van de strategische plannen voor Gent, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen is afgerond. Uit de strategische plannen vloeien lijsten van actiepunten voort, dit ter implementatie van het streefbeeld dat werd uitgewerkt. Tegen het einde van 2006 zal een structuur opgezet worden voor de implementatie van de strategische plannen en zal gestart worden met de uitvoering van actiepunten. De gouverneurs, die eerder bij de opmaak van de strategische plannen een belangrijke rol speelden, zullen hier ook een rol in hebben, in het bijzonder wat de zorg voor het maatschappelijk draagvlak bij de implementatie van de strategische plannen betreft.

AfbakeningsRUPs voor zeehavengebieden

Algemeen

De belangrijkste doelstelling van het strategisch planingsproces voor elk van de vier Vlaamse zeehavens is de onderbouwing van de opmaak van een afbakeningsRUP voor het zeehavengebied. Voor Gent is dergelijk afbakeningsRUP beschikbaar sinds midden 2005.

Te realiseren 2006-2007

Voor de Waaslandhaven werd een eerste fase afgerond eind 2005. Bij opmaak van het afbakeningsRUP voor de haven van Antwerpen (Linkerscheldeoever en Rechterscheldeoever) zal rekening gehouden worden met de resultaten van het planMER voor het strategisch plan. Voor Zeebrugge wordt momenteel de opmaak van een afbakeningsRUP administratief voorbereid. Voor Oostende tenslotte zullen hiertoe in het najaar van 2006 de nodige initiatieven genomen worden.

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

Aanpassing havendecreet korte termijn-Gemeentedecreet

Gerealiseerd 2006

In 2006 wordt het initiatief genomen voor het uitwerken van een voorontwerp van decreet tot wijziging van het havendecreet.

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

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

Samenwerking Maritiem-Marien

Realisaties 2006

In januari 2006 vond de eerste ambtelijke overlegvergadering Marien – Maritiem plaats. De agenda van de vergadering wordt bepaald door lopende internationale en Europese dossiers die zowel op de mariene als de maritieme sector van invloed zijn. Ook de visserijsector is bij deze besprekingen betrokken.

Bedoeling van dit overleg is om te komen tot een Vlaamse domeinoverschrijdende standpuntbepaling en om afspraken te maken rond de vertegenwoordiging van Vlaanderen in intern-Belgische overlegstructuren die de Belgische standpunten naar Europese en internationale fora voorbereiden. Het is een platform om informatie uit te wisselen rond dossiers waarin de milieusector de scheepvaartsector beïnvloed, en omgekeerd. Een aantal belangrijke dossiers die op het ogenblik worden opgevolgd zijn het Groenboek Maritiem Beleid en de richtlijn Strategie Marien Milieu.

Uit deze samenwerking is ook een concrete samenwerking m.b.t. emissieproblematiek gegroeid.

Te realiseren in 2007

De bestaande samenwerking met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie op vlak van de aanpak van de fijnstofproblematiek zal in 2007 worden geïntensifieerd. In 2007 zal er ook bijzondere aandacht zijn voor maatregelen om de emissies van de scheepvaart te reduceren, hiertoe wordt een strategie ontwikkeld die op een economisch verantwoorde wijze de emissies van zeevaart en binnenvaart terug kan dringen. De maritieme sector wordt hierbij volwaardig betrokken.

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

Overleg over subsidiebesluit

Gerealiseerd 2006

De aanpassing van het uitvoeringsbesluit voor subsidiëring van de havenkapiteinsdiensten met het oog op VTS-infrastructuur is zonder voorwerp geworden aangezien de subsidiëring van de havenkapiteinsdiensten de facto werd overgeheveld naar het in 2006 door het Vlaamse Parlement goedgekeurde Scheepvaartbegeleidingsdecreet. Een nieuw subsidiebesluit ter uitvoering van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet werd opgesteld en zal nog in 2006 worden goedgekeurd. In het nieuwe subsidiebesluit wordt uiteraard ook de mogelijkheid tot subsidiëring van VTS-infrastructuur voorzien en ook de aanpassingen aan de huidige standaarden inzake transparantie en afbouw van administratieve lasten zullen worden meegenomen.

Te realiseren 2007

De verdere uitwerking van dit besluit zal gebeuren in een omzendbrief waarin de modaliteiten voor de opmaak van een standaardmethodiek worden uiteengezet. De opmaak van deze omzendbrief is voorzien voor 2007 en zal steunen op de bevindingen van het onderzoek rond een standaardmethodiek voor de opmaak van een MKBA dat nog lopende is.

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

Gerealiseerd in 2006 en verder te zetten in 2007

De samenwerking met Nederland in het kader van de Ontwikkelingsschets Schelde-estuarium werd bevestigd en versterkt door de Scheldeverdragen, die ondertekend werden op 21 december 2005.

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

- het Politiek College, dat het gemeenschappelijk beleid bepaalt en ter zake besluiten neemt; het bestaat uit de bevoegde bewindslieden. Het beslist bij consensus;
- het Ambtelijk college, dat invulling geeft aan en de coördinatie verzekert van het gemeenschappelijk beleid en dat uitvoering geeft aan de besluiten van het Politiek College. Het wordt aangesteld door het Politiek College en besluit eveneens bij consensus. Indien de leden geen overeenstemming vinden wordt de besluitvorming overgelaten aan het Politiek College;
- het Uitvoerend Secretariaat, dat beide colleges organisatorisch en administratief zal ondersteunen. Het voert de taken uit die door beide Colleges worden opgedragen.

De Commissie heeft als taken:

- het voorbereiden, vaststellen en uitvoeren van opeenvolgende plannen, programma's en projecten;
- het opzetten en begeleiden van gemeenschappelijke fysieke monitoring en gemeenschappelijk wetenschappelijk onderzoek;
- het gezamenlijk ontwikkelen van initiatieven op aanverwante terreinen zoals landbouw, recreatie, visserij en zandwinning, naarmate het Politieke College dit wenselijk acht in het licht van het beleid en bestuur van het Schelde-estuarium;

- het bevorderen van samenwerking met betrekking tot specifieke terreinen van beheer.

Het Verdrag van 21 december 2005 tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (GNB-Verdrag) breidt de samenwerkingsmogelijkheden tussen Nederland en Vlaanderen binnen het kader van de Permanente Commissie gevoelig uit, door een gedetailleerde opsomming van de domeinen waarbinnen de Permanente Commissie het nautisch beheer kan uitwerken.

De Permanente Commissie zal voortaan fungeren als een gemeenschappelijk beleidsorgaan voor het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied dat een optimaal, veilig en vlot gebruik van de vaarwegcapaciteit dient te bevorderen. Zo zal de Permanente Commissie de regelgeving inzake nautisch beheer, binnen de lijnen zoals geschetst in het GNB-Verdrag, en met naleving van internationale afspraken (vb. IMO) verder opvolgen en uitwerken. Tweejaarlijks legt het een evaluatierapport voor aan de bewindslieden, waarin aangegeven wordt in welke mate de doelstellingen van het rapport gerealiseerd zijn.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit is belast met het gemeenschappelijk beheer en voert de door de Permanente Commissie krachtens dit Verdrag vastgestelde regels uit. Ze speelt daarnaast een specifieke rol in verband met scheepvaartincidenten en de bestrijding van calamiteiten. De Permanente Commissie en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit worden ondersteund door een Secretariaat.

2.1.9. Operationele doelstelling 10: We ontwikkelen aangepaste procedures voor het evalueren van strategische investeringsprojecten in haveninfrastructuur

Standaardmethodiek MKBA

Algemeen

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

Gerealiseerd 2006

De studie voor opmaak van een standaardmethodiek MKBA voor zeehavenprojecten is lopende en zal worden afgerond tegen eind 2006. Deze studie zal aanleiding geven tot aangepaste procedures en methodieken voor socio-economische evaluatie van grote infrastructuurprojecten in de Vlaamse zeehavens.

Te realiseren 2007

In de loop van 2007 zullen op basis van de resultaten van deze studie en als voorwaarde voor subsidiering vanwege het Vlaamse Gewest de modaliteiten voor de opmaak van MKBA bekend gemaakt worden aan de hand van een omzendbrief van de bevoegde minister. Ook voor de eigen projecten van het Vlaamse Gewest zal gesteund worden op de resultaten van deze studie voor socio-economische evaluatie van havenprojecten.

Risicomanagement

Gerealiseerd 2006

Conform het decreet van 8 november 2002 (houdende controle op grote infrastructuurprojecten) werd in de loop van 2005 en 2006 een voorbeeldbestek ontwikkeld voor het uitvoeren van een risicomanagement bij grote infrastructuurprojecten. Het risicomanagement moet toelaten de diverse risico's te benoemen, in te schatten en in de mate van het mogelijke te beheersen. Op basis van de toepassing van het voorbeeldbestek op diverse pilootprojecten zal ervaring worden opgebouwd met betrekking tot het risicobeheer van grote infrastructuurprojecten.

Te realiseren 2007

Momenteel wordt werk gemaakt van de uitwerking van een model van rapporteringfunctie in uitvoering van artikel 5, §1 van hogervermeld decreet. Het decreet voorziet in voortgangsrapportages of een jaarlijkse rapportering met betrekking tot het risicobeheer van grote infrastructuurwerken. Hiertoe is de realisatie van een rapporteringfunctie met gestandaardiseerde rapporteringstool inzake opbouwarchitectuur, beslisbomen, checklists en rapporteringslijnen aangewezen. Een model van rapporteringfunctie inzake risicobeheer zal beschikbaar zijn omstreeks midden 2007.

2.2. Luchthavens

Luchthavens

Net als de zeehavens vormen de luchthavens economische toegangspoorten, door het aanbieden van efficiënt passagiers- en vrachttransport. Op deze wijze ondersteunen zij de ondernemingen in hun concurrentiestrijd binnen een globaliserende en steeds competitiever wordende omgeving. Meer en meer wordt ook het belang onderkend van een geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling in Vlaanderen, waarbij de diversiteit van de luchtvaartsector en de complementariteit van de luchthavens Brussel-Nationaal, Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem onderkend wordt. De duurzame uitbouw van deze luchthavens, in samenwerking met de private sector, vormt het uitgangspunt van het Vlaams luchthavenbeleid. Hierbij geldt als belangrijke uitdaging de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit met elkaar te verzoenen.

De luchthavens Antwerpen en Oostende krijgen voor 2007 de middelen die nodig zijn om de infrastructuur verder in stand te houden en te moderniseren, de exploitatie voort te zetten en te beantwoorden aan de steeds strengere regelgeving op het vlak van luchtvaartveiligheid en luchthavenbeveiliging.

2.2.1. Projecten

Een permanent overlegorgaan luchtvaart oprichten.

In de schoot van de SERV (Sociaal Economische Raad van Vlaanderen) werd op 25 november 2005 de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) opgericht als platform voor structureel overleg over het Vlaamse luchthavenbeleid. De VLC formuleert aanbevelingen en adviezen op vraag van de Vlaamse regering en op eigen initiatief. Zij wil vooral mee de ontwikkeling van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de Vlaamse regionale luchthavens als logistieke poorten voor Vlaanderen stimuleren en daarbij trachten het debat te objectiveren en te situeren binnen een lange termijn context.

Tegelijk wordt beoogd om, via informatie- en studieopdrachten, de kennis over de luchtvaartproblematiek te verruimen.

In de loop van 2006 werd de structuur van de VLC op punt gesteld en werden de eerste adviezen uitgebracht, m.n. over het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 van de Vlaamse regering, onderdeel van het START-plan, en over de strategische visienota van de Vlaamse regering van 2 juni 2006 aangaande de regionale luchthavens.

Naast de opstart van de Vlaamse Luchthavencommissie in de schoot van de SERV werden ook initiatieven genomen om het overleg op lokaal niveau te intensifiëren.

Teneinde een grondig inzicht te krijgen in de toekomstmogelijkheden van de luchthaven Oostende-Brugge heeft het Vlaams Instituut voor de Logistiek, met medewerking van een aantal experts, in mei 2006 haar strategisch onderzoek voorgesteld naar de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden van de luchthaven op het gebied van het vrachtvervoer. Het onderzoek omvat naast de analyse van de rol van een regionale cargoluchthaven en de evaluatie van de huidige strategie van Oostende, tevens een luik inzake de strategische aanbevelingen voor de toekomstige positionering ervan.

Op basis hiervan werd gekozen voor een scenario waarbij wordt uitgegaan van de vaststelling dat de luchthaven kan evolueren naar een succesvolle luchthaven georganiseerd als een onafhankelijk opererende instantie die gekenmerkt is door de nodige flexibiliteit, know-how, bedrijfseconomische ingesteldheid en innovatiedrang en die als ketenmanager optreedt om vrachten aan lucht- en landzijde aan te trekken en te verankeren, in nauwe interactie met de ruimere bedrijfsactiviteiten van luchtvaartlijnen, vrachtexpediteurs en verladers. Daarmee samengaan zal een differentiatiestrategie worden gevolgd, waarbij naast de ontwikkeling van de cargo ook flankerende innovatieve activiteiten worden gestimuleerd.

Alhoewel deze studie werd toegespitst op de hoofdactiviteit van de luchthaven, namelijk het luchtvrachtvervoer, blijft het de bedoeling om ook de andere activiteiten verder uit te bouwen, voornamelijk het passagiersvervoer, de pilotenopleiding en het luchtvaartonderwijs.

Deze studie werd begeleid door een klankbordgroep met lokale en regionale instanties. Daarnaast werd de luchthaven nauw betrokken bij de opmaak van het streekpact Oostende door het Regionaal Economisch en Sociaal Overlegcomité.

De luchthavenexploitatie brengt onvermijdelijk hinder voor de omwonenden met zich. Het is dan ook belangrijk de aanvaarding door de omgeving te verbeteren door de hinder beter in kaart te brengen, te monitoren en via verschillende acties terug te dringen. De milieuvergunning welke onder de huidige legislatuur voor de verschillende luchthavens werd afgeleverd, en die geldt voor een periode van 20 jaar, vormt daarbij het referentiekader. De luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge hebben elk, zoals opgelegd in de bijzondere voorwaarden van de milieuvergunning, een gestructureerd overleg rond de milieuvraagstukken.

De beheersstructuur verzelfstandigen.

Realisaties 2006

Voor elk van de luchthavens wordt een stabiel exploitatiekader uitgewerkt, gebaseerd op transparantie en op een partnerschap tussen de Vlaamse overheid en de luchthavenexploitant. Dit exploitatiekader moet passen binnen de bestaande milieuvergunning. Daarbij is ook een flankerend beleid noodzakelijk op het vlak van het ruimtebeheer en –gebruik, dat mede van invloed is op het woon- en leefklimaat in de omgeving.

In het kader van de strategische visienota heeft de Vlaamse regering beslist om voor de luchthavens Oostende en Kortrijk-Wevelgem een businessplan op te maken in de richting van een “balanced growth” en de opmaak te laten begeleiden door regionale werkgroepen. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek werd met deze opdracht belast. De studie zal in december 2006 afgewerkt zijn.

Voor de luchthaven Antwerpen werd in het kader van de oprichting van een PPS een businessplan ingediend door het geselecteerde consortium.

Uit deze aanpak zal blijken welke organisatievorm als meest adequaat kan beschouwd worden en welke mogelijke privé-partners en/of lokale overheden kunnen betrokken worden bij het toekomstig beheer. Daaruit zal ook blijken welke publieke functies het Vlaamse Gewest op de luchthavens zelf dient te blijven vervullen of financieren en welke investeringen in basisinfrastructuur nodig zijn om de certificatie te bekomen of te behouden.

Te realiseren 2007

Begin 2007 zullen hieromtrent beslissingen genomen worden voor de drie luchthavens in kwestie.

De beveiliging van de luchthavens verder verbeteren.

Realisaties 2006

Het verzekeren van de beveiliging van de luchthavens vergt, gelet op de internationale context steeds grotere inspanningen op het vlak van de operationaliteit. Op Europees vlak vormt de Verordening 2320/2002 van 16 december 2002 houdende gemeenschappelijke maatregelen op het vlak van de burgerluchtvaartbeveiliging, zoals later gewijzigd, het dwingende kader.

Op de luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen wordt deze opdracht thans door de Vlaamse overheid ingevuld.

Ingevolge nieuwe verplichtingen opgelegd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO, omgezet in het koninklijk besluit van 14 februari 2001, zijn de luchthavens verplicht een certificatie te bezitten overeenkomstig het aangevraagde exploitatieniveau. Dit exploitatieniveau is essentieel afgestemd op de infrastructuurkarakteristieken. In toepassing van deze regelgeving voerde het Directoraat-generaal Luchtvaart een audit uit van de regionale luchthavens Oostende-Brugge, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem.

Op 10 november 2005 is tussen de Belgische Staat, het Vlaamse en het Waalse Gewest, een samenwerkingsovereenkomst afgesloten houdende de uitvoering van beveiligingstaken door de Gewesten in hun hoedanigheid van uitbaters van de gewestelijke openbare luchthavens. Deze samenwerkingsovereenkomst vloeit voort uit de Europese verordening 2320/2002 van 16 december 2002 tot vaststelling

van gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en de verordening 1217/2003 van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Via deze samenwerkingsovereenkomst zijn de verplichtingen welke uit de verordeningen voortvloeien omgezet in een interne rechtsorde en is een structureel kader geschapen waarin de concrete en materiële uitvoering van deze verplichtingen kan geoptimaliseerd worden.

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

De luchthavens ontvingen, binnen hun dotatie, de nodige middelen voor de financiering van het beveiligingspersoneel en voor de veiligheidsuitrusting. Op de luchthaven Oostende-Brugge is beslist tot een uitbreiding van het effectief met 11 beveiligingsagenten, voornamelijk met het oog op de ingebruikname van de luchthavengebonden bedrijvenzone. Hiervoor kreeg de luchthaven voor 2007 de nodige aanvullende exploitatiedotatie.

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

De regionale luchthavens certificeren.

Realisaties 2006

De luchthavens Oostende-Brugge en Antwerpen werden door het Directoraat-generaal Luchtvaart grondig geaudit met het oog op het verlenen van een certificatie op basis van "ICAO Annex 14, Volume I Aerodrome design and operations".

In dit kader werd eind 2005 door beide luchthavens een Safety Management System ingevoerd.

De luchthavens hebben grote inspanningen geleverd om hun procedures en uitrustingen af te stemmen op de resultaten van deze audit. Deze audit leidde tot een aantal noodzakelijke investeringen en aanpassingen waaraan de nodige voorrang wordt gegeven.

Aldus werd eind 2005 het effectief van de luchthavenbrandweer van Oostende gevoelig uitgebreid om te kunnen voldoen aan de internationale voorschriften.

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

De certificatie van de luchthaven Antwerpen is afhankelijk gesteld van het nemen van de nodige maatregelen om de luchtvaarthindernissen op het Fort III van Borsbeek te verwijderen of te bebakenen. Het belang van de werken die in de loop van 2006 werden voorbereid en uitgevoerd, is dan ook evident. Op korte termijn zijn zij immers bepalend voor het voortbestaan van de luchthaven.

Na de uitvoering van deze werken zal het Directoraat-generaal Luchtvaart een voorlopige certificatie uitreiken.

De toekomst van de luchthaven Antwerpen veilig stellen.

In het Vlaams regeerakkoord is gesteld dat de Antwerpse regio recht heeft op het behoud van een regionale zakenluchthaven. Hierbij staat het behoud met mogelijkheid tot een optimaal gebruik van de huidige startbaanlengte centraal.

Realisaties 2006

Op 6 juni 2006 werd de vernieuwde vertrek- en aankomstzone van de luchthaventerminal in gebruik genomen. Hierin zijn ook de federale en gewestelijke veiligheidsdiensten gehuisvest. Deze terminal biedt een gevoelig beter comfort aan de vertrekkende en aankomende passagiers. In het najaar 2006 zal dit project worden afgerond met de verbouwing van het luchthavenrestaurant, in samenwerking met de exploitant.

In 2006 is een grote inspanning geleverd om, via een samenwerkingsprotocol met de gemeente Borsbeek, een oplossing te realiseren voor de luchtvaarthindernissen ter hoogte van het Fort III.

Het ontbreken van een door ICAO annex 14 verplichte veiligheidsstrook van 150 meter aan de kant van de Krijgsbaan is echter een tweede belangrijke veiligheidsvoorwaarde waaraan momenteel nog niet voldaan is. Hiervoor dient op korte termijn, tegen 2009, een oplossing uitgewerkt.

Met het oog op de realisatie van de noodzakelijke veiligheidsstrook van 150 meter aan de kant van de Krijgsbaan werd aan de Participatiemaatschappij Vlaanderen gevraagd om het Consortium waarmee thans in het kader van afsluiten van een PPS wordt onderhandeld, te verzoeken een MER te laten opmaken met als drievoudig voorwerp: de milieueffecten verbonden aan de realisatie van het voorgenomen businessplan, de inrichting van een bedrijventerrein op de luchthavensite en de aanleg van een veiligheidsstrook.

Te realiseren 2007

Op basis van verder onderzoek naar de invulling van de ICAO-richtlijnen werden twee goedkopere varianten van omlegging van de Krijgsbaan uitgewerkt en als alternatieven uitgewerkt in de Plan-Mer. Deze zal begin 2007 voltooid zijn. Mede op basis van de resultaten van dit MER zal in het voorjaar van 2007 een plan van aanpak dienen uitgewerkt, met inbegrip van de nodige financiering, met het oog op de snelle realisatie van de verplichte veiligheidsstrook.

Het investeringsprogramma van de luchthaven Antwerpen voor 2007 beoogt het afstemmen van de uitrusting op de bevindingen van de audit, de herinrichting van de vrijgekomen sportterreinen, de voltooiing van de renovatie van het luchthavengebouw, de aanleg van een infiltratiebekken langs de startbaan en de gedeeltelijke vernieuwing van de interne riolering. Daarnaast dient echter aangestipt dat sedert de tweede helft van 2006 vanwege de private sector een opmerkelijke interesse waarneembaar is om op de luchthaven te investeren, voornamelijk in vliegtuigloodsen en in technische installaties. Dit blijkt ook uit de grote vraag naar kantoorruimte.

Naast dit investeringsluik zal de luchthaven Antwerpen haar inspanningen op het commerciële vlak opvoeren. In dit kader is ook, naar analogie met andere luchthavens, geopteerd voor een uniforme benaming als "Luchthaven Antwerpen – Antwerp Airport".

Investeren in de capaciteit van de luchthaven Oostende-Brugge

Het ontbreken van voldoende loodsruimte voor luchtvracht vormde op vele ogenblikken een knelpunt bij de luchthavenexploitatie.

Op 6 september 2006 is op de luchthavengebonden bedrijvenzone ten zuidoosten van de luchthaven een nieuw complex in gebruik genomen dat voorziet in een nieuwe vrachtloods van 4000 m². De inrichting en het gebruik van deze loods, gebouwd in opdracht en voor rekening van de Vlaamse overheid, werd via een lange termijn concessie-overeenkomst toegewezen aan een luchtvaartbedrijf dat op deze wijze duurzaam op de luchthaven zal verankerd zijn. Deze nieuwe infrastructuur zal ook een sterke groei van het luchtvrachtvervoer op de luchthaven Oostende mogelijk maken.

De investeringsmiddelen voor 2007 zullen hoofdzakelijk besteed worden aan de aanpassing van de rioleringen, herstellingswerken aan de parkeerzones voor vliegtuigen (Aprons) en taxiwegen, de uitbreiding van de voertuigenparking voor passagiers, de vervanging van een bagageband en allerlei kleinere infrastructuurwerken.

De toekomst van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem vrijwaren.

Realisaties 2006

De audit van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem, met het oog op het bekomen van een certificatie, heeft een aantal leemten inzake infrastructuur en uitrusting aan het licht gebracht waaraan het nodig is te voldoen om de luchthaven in stand te houden. In 2005 heeft het Vlaamse Gewest bijgedragen in de realisatie van een investeringsprogramma dat noodzakelijk was om de certificatie te bekomen. De projecten betreffende de vernieuwing van de startbaan- en naderingsverlichting, de oprichting van een technisch gebouw en van een meteostation werden in de loop van 2006 gerealiseerd.

Daarnaast werd de luchthaven genoodzaakt een eigen luchthavenbrandweerkorps op te richten. De meeruitgaven die hiermee gepaard gaan, alsmede de verdere realisatie van de noodzakelijke investeringen om te voldoen aan de ICAO-vereisten vormden de aanleiding om ook voor de luchthaven Kortrijk-Wevelgem een businessplan op te maken en een beheersvorm na te streven die toelaat het voortbestaan van de luchthaven te verzekeren.

Teneinde de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te ondersteunen in het behalen en behouden van de noodzakelijke certificatie werd in de begroting 2007 een subsidie opgenomen van 764.000 euro voor de financiering van de loon- en werkingskosten van de luchthavenbrandweer (welke voldoet aan de categorie 4-vereisten).

Daarnaast is in de begroting een nieuwe b.a. 51.34 opgenomen welke voorziet in de mogelijkheid tot subsidiëring van deze luchthaven ten bedrage van 1 miljoen euro voor investeringswerken in de basisinfrastructuur welke zullen voortvloeien uit de opmaak van het businessplan.

Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem

Het Zaventem-beleid van de Vlaamse regering is gebaseerd op de “Strategische visie Zaventem 2025”. Hierin is onderzocht hoe en tot op welk niveau de sociaal-economische groei van de luchthaven en de luchthavengerelateerde activiteiten haalbaar zijn vanuit het perspectief van draagkracht van ruimte en milieu op lange termijn.

Met het oog op de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthavenregio rond Zaventem werd het START-project op poten gezet. Het letterwoord START staat voor STRategisch Actieplan van Reconversie en Tewerkstelling. De landzijdige ontsluiting vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt, waarbij een gevoelige versterking van de rol van het openbaar vervoer het uitgangspunt vormt, naast een verbetering van de bereikbaarheid over de weg. Daarnaast is het nodig te voorzien in bijkomende bedrijventerreinen, deels via reconversie. Hiertoe zijn de nodige middelen voorzien, gaande van 50 miljoen euro in 2006 tot 60 miljoen euro in 2009.

De Vlaamse regering formuleerde volgende doelstelling voor dit project:

- Voldoende ruimte creëren voor nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling;
- De mobiliteit in de regio verbeteren;
- De luchthaven uitbouwen tot een volwaardige Vlaamse haven, als internationale poort in Vlaanderen;
- De leefomgeving in de regio verbeteren.

Het spreekt voor zich dat er voor het realiseren van deze doelstellingen een belangrijk aantal (wegen)infrastructuurprojecten uitgewerkt moeten worden. In eerste instantie wordt er gefocust op de toegankelijkheid en de ontsluiting van de luchthaven zelf. Hiervoor zullen volgende projecten worden gerealiseerd:

- Optimalisatie van de R0 – zone Zaventem (vak tussen A1/E19 en A3/E40-Leuven);
- Optimalisatie van de R0 – Noord (vak A3/E40-Gent en A1/E19);
- Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven;
- Optimalisatie van de R0 – Oost (vak A3/E40-Leuven – A4/E411);
- Vervolgens zal de toegankelijkheid en de ontsluiting van de overige bedrijvenzones verbeterd worden:
- R22 – Woluwelaan (reconversie Machelen-Vilvoorde);
- A12 – Meise (bedrijvenzone Meise-Westrode);
- N2 – West (o.a. Loozenberg 3);
- N1 – Budasteenweg (Kanaalzone Vilvoorde Watersite).

Realisaties 2006

Dit jaar werden de eerste budgetten toegekend voor het START-project. Deze kredieten (23,6 miljoen in 2006) werden bij de begrotingscontrole 2006 toegevoegd aan het investeringsprogramma van het Agentschap Infrastructuur, en hiermee zullen dit jaar voornamelijk de nodige studies en onteigeningen

betaald worden. Ook in de komende jaren zullen de nodige budgetten voor het realiseren van deze projecten worden voorzien op het investeringsprogramma van het Agentschap Infrastructuur. Voor 2007 werd hiervoor op de investeringskredieten 25,9 miljoen voorzien.

Voor de noordelijke wegontsluiting loopt momenteel het Diabolo-project in samenwerking met Infrabel. De aanbesteding van dit project vond plaats in maart 2006 en de uitvoering zal allicht begin 2007 aanvangen. Voor dit specifieke project werd er een Publiek Private Samenwerking uitgewerkt.

In het kader van de resultaten van de studie 'strategische visie Zaventem 2025', waarvan de Vlaamse Regering op 20 juli 2005 akte heeft genomen, zal verder onderzoek gebeuren met het oog op de uitvoering van de strategische projecten vermeld in de studie en toegevoegd aan de agenda van de task force Zaventem. Er zal hierbij specifiek aandacht worden besteed aan het bestuurlijke kader.

3. OPENBARE WERKEN: DE MULTIFUNCTIONELE BENADERING

3.1. De weg multifunctioneel benaderd

3.1.1. Transportinfrastructuur en hun omgeving milieuvriendelijk inrichten en beheren

Ecologisch bermbeheer

In 2006 werden de bermbeheersplannen afgewerkt voor de E403/A17 in West-Vlaanderen, de E313/A13 in Limburg en de E19/A1 in Antwerpen. Ook de bermbeheersplannen voor de A19-R8 in West-Vlaanderen en de E313/A13 in Antwerpen zullen nog voor het einde van dit jaar worden afgewerkt.

Er werd inmiddels ook gestart met de opmaak van het bermbeheersplan voor de E40/A10 in Oost-Vlaanderen. Dit betekent dat er eind 2006 een goedgekeurd bermbeheersplan bestaat voor ruim 2/3 van de door het Agentschap Infrastructuur beheerde autosnelwegbermen. Eind 2007 zal dit aandeel opgelopen zijn tot boven de 80%.

In 2006 werd ook extra aandacht geschonken aan o.m. een betere verwijdering van het bermmaaisel, een inhaalbeweging voor het onderhoud van de houtige vegetatie in de bermen en het systematisch uitvoeren van de opgemaakte bermbeheersplannen. In de provincie Oost-Vlaanderen werd langs de N42 een proefproject opgestart voor ecologisch bermbeheer d.m.v. begrazing door schapen.

Biocidegebruik

Realisaties 2006

In het kader van het reductieprogramma voor biociden werd in 2006 reeds 30% van de wegen van het Agentschap Infrastructuur gifvrij beheerd. Streefdoel is om uiterlijk op 1 januari 2015 het onkruidbeheer volledig zonder het gebruik van chemische producten te laten gebeuren.

Ook wordt er bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur een speciale inspanning gedaan om de mogelijkheden voor kruidgroei te minimaliseren. Hiertoe werden in 2006 binnen het Agentschap Infrastructuur interne richtlijnen gebundeld en verspreid.

Te realiseren 2007

In 2007 zal er gestreefd worden naar 40% alternatief beheerde wegvakken.

Winterdienst

Realisaties 2006

In uitvoering van een aantal aanbevelingen van Interne Audit werd in 2006 werk gemaakt van de ontwikkeling van een eenvormig en eenvoudig informaticasysteem voor de opvolging en administratieve en financiële afhandeling van de winterdienstprestaties van de door het Agentschap Infrastructuur ingeschakelde privé-aannemers. Dit uniforme systeem zal in de winter 2006-2007 op een aantal plaatsen uitgetest worden, en vóór de winter 2007-2008 veralgemeend worden ingevoerd.

In 2006 werd de ontsluiting van het bestaande gladheidsmeetsysteem aangepast zodat dit nu op een vlottere en snellere manier via internet kan gebeuren. Dit betekent dat dit systeem – dat beveiligd is tegen toegang door onbevoegden – raadpleegbaar is van op gelijk welke locatie waar een computer met internetaansluiting beschikbaar is. De snelheid waarmee we voorspellings- en real-timegegevens kunnen gedownload worden is met deze gewijzigde ontsluiting ook merkbaar toegenomen.

Te realiseren 2007

In 2007 zal de in 2001 opgestelde omzendbrief aangaande de technische richtlijnen betreffende de uitvoering van de winterdienst volledig worden herzien en aangepast aan de recent ingevoerde wijzigingen aan een aantal procedures en de verdere invoering van informaticasystemen.

OntsnipperingRealisaties 2006

Meer en meer worden kleinere ontsnipperende maatregelen (ecokokers, ecoduikers) geïntegreerd in wegenprojecten. Via intranet worden ‘Ontwerprichtlijnen Natuurtechniek’ ter beschikking gesteld van de ontwerpers. In 2006 werd de globale ontsnipperingsstrategie gecommuniceerd binnen het Agentschap Infrastructuur.

In 2006 werd het nieuwe ecoduct ‘Kikbeek’ over de E314 tussen Genk en Maasmechelen opengesteld. Dit laatste project is één van de ontsnipperingsprojecten die gerealiseerd zijn in het kader van het Nationaal Park Hoge Kempen.

Eind 2006 wordt een ontsnipperingsstudie opgestart voor de E40/A10, welke in 2007 verder afgerond zal worden.

Te realiseren 2007

De nog resterende te realiseren ontsnipperingsmaatregelen langs de E19/A1 ten noorden van Antwerpen worden verder afgewerkt in samenwerking met Infrabel. Hierbij behoren o.m. de bermbrug in Schoten en het ecoduct in Wuustwezel-Hoogstraten. Ook het ecoraster aan de oostzijde van de E19 zal in 2007 door het Agentschap Infrastructuur worden uitgevoerd.

Met het oog op de aanpassing van bruggen W4 en W6 onder de RO te Asse respectievelijk Wemmel, tot ecotunnels zullen in 2007 de nodige studies worden uitgevoerd.

3.2. De Waterweg en de Kust multifunctioneel benaderd

3.2.1. Strategische doelstellingen

Doelstelling 1: Bescherming tegen wateroverlast en / of watertekort

Integraal waterbeleid en overlegstructuren

Algemeen

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 (BS 14 november 2003) creëert het juridisch en organisatorisch kader waarbinnen het waterbeleid in Vlaanderen zal gevoerd worden. Het decreet IWB biedt eveneens de decretale basis voor de omzetting van de Europese kaderrichtlijn Water in Vlaanderen. Op 9 september 2005 werd het uitvoeringsbesluit betreffende de geografische indeling van de watersystemen en de organisatie van het integraal waterbeleid goedgekeurd, zodat in 2006 op Vlaams, bekken- en deelbekkenniveau de nodige overlegstructuren konden opgericht worden. Op Vlaams niveau werd de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) opgericht, op bekkenniveau worden de bekkenbesturen, de bekkensecretariaten en de bekkenraden geïnstalleerd en op deelbekkenniveau gingen de waterschappen van start.

Te realiseren vanaf 2007

Al deze overlegfora, die na het aantreden van de nieuwe provincie- en gemeenteraden op 1 januari 2007 definitief van start gaan, spelen een belangrijke rol bij de goedkeuring van de stroomgebied-, bekken- en deelbekkenbeheerplannen. In deze waterbeheerplannen worden de krachtlijnen van de Waterbeleidsnota, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 8 april 2005, vertaald naar concrete acties en maatregelen, zodat onder andere een duurzame structurele oplossing geboden wordt voor de Vlaamse, bovenlokale en lokale waterproblemen zoals wateroverlast, verdroging en waterverontreiniging. Ook de binnenvaart als alternatief voor het wegtransport wordt gestimuleerd. De bekkenbeheerplannen, deelbekkenbeheerplannen en waterbeheerkwesties van het stroomgebiedbeheerplan zullen eind 2006 en in de eerste helft van 2007 een openbaar onderzoek doorlopen. De waterwegbeheerders zullen de acties en maatregelen opgenomen in de bekkenbeheerplannen, in constante afstemming met de overige leden van de bekkenraden, bekkenbesturen en waterschappen, en op de meest kosteneffectieve, duurzame en maatschappelijk verantwoorde wijze op het terrein in daden omzetten, wat een voor iedereen merkbare bijdrage zal leveren aan het verhogen van de leefbaarheid van onze leefomgeving.

Het beleidsdomein MOW zal de CIW ook helpen om de ontwerpen van stroomgebiedbeheersplannen verder uit te werken op basis van de belangrijkste waterbeheerkwesties die in Vlaanderen dienen aangepakt te worden.

Het uitvoeringsbesluit betreffende de watertoets van 20 juli 2006 zal in werking treden. De watertoets geeft de waterwegbeheerder vanaf dan de mogelijkheid om vergunningsplichtige (bouw-)activiteiten in watergevoelige gebieden te verbieden of hieraan voorwaarden te verbinden, zodat de waterschade bij overstromingen maximaal zal verminderen. Deze nieuwe taak voor de waterwegbeheerders vergt een aantal belangrijke organisatorische maatregelen en een inzet van personeel.

Een aantal dringend te nemen maatregelen om wateroverlast of –tekort te voorkomen, behoort echter niet tot de bevoegdheid van het beleidsdomein MOW. Zij zal daarom samen met de overige CIW-leden werken aan een integraal waterbeleid gebaseerd op principes ‘ruimte voor water’ en ‘vasthouden – bergen – afvoeren’, waardoor wateroverlast en –tekort zullen kunnen worden voorkomen, in samenwerking met de burger.

Hydrologisch Informatiecentrum (HIC)

Het Hydrologisch InformatieCentrum ontwikkelt onder meer het informatiesysteem HYDRA. HYDRA omvat gegevens van waterstanden en waterbeweging in getijdengebieden (kust en Schelde) en van de binnenwateren. Deze worden verder uitgebreid met data uit aanpalende regio's. Deze actuele en historische gegevens zijn de basis voor de hydrologische en hydraulische modellen van rivieren, kanalen en continentaal

Plat. Die modellen ondersteunen het lange termijnbeleid rond de baggerwerken, integraal waterbeleid, veiligheid tegen overstromingen en watertekorten en vergroten de inzichten over de impact van natuurlijke evoluties en menselijke ingrepen op de watersystemen.

Hierdoor is het mogelijk om kwalitatieve ondersteuning te bieden aan stuurgroepen en beleidsinitiatieven zoals CIW, bekkens en internationale riviercommissies. De voorbije jaren is al intensief werk gemaakt van deze aspecten door de opbouw van een vernieuwd en gemakkelijk toegankelijk bibliotheek Informatiesysteem, procedures voor de kwaliteitscontrole van studierapporten, de opbouw van een intern projectorganisatiesysteem en van een kennisweb.

Te realiseren vanaf 2007

De volgende jaren zal deze kennis en data verder toegankelijk gemaakt via verschillende communicatiekanalen en applicaties. Ook wordt een verdere ontdubbeling en beveiliging van het ondersteunende informaticasysteem nagestreefd. Verder zullen deze databanken worden aangevuld met ontbrekende informatie en zal samenwerking gezocht worden met partners op hetzelfde terrein om een gemeenschappelijke ontsluiting van de beschikbare kennis en data te realiseren. Initiatieven in die richting werden reeds door het CIW opgestart.

Geïntegreerd kustzonebeheer

Algemeen

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

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

Het beheer van de zeewering omvat het nauwgezet opvolgen van de evolutie van de zeewering, het in stand houden en waar nodig verbeteren van de zeeweringsinfrastructuur, de studie en uitvoering van zeeweringswerken. De belangrijke uitgangsprincipes zijn hierbij een veerkrachtige kust: een kust die in staat is de veranderingen te wijten aan zeespiegelrijzing, extreme gebeurtenissen en occasionele menselijke impacten op te vangen, een hoog veiligheidsniveau tegen overstroming te verkrijgen en de biologische diversiteit te behouden of te verhogen. Nieuwe zeedijken worden niet meer gebouwd omdat deze de natuurlijke dynamiek van een zandige kust verstoren. Er wordt gekozen voor zogenaamde zachte kustverdedigingsmaatregelen, waarvan de zandsuppletie de voornaamste is. Nauwgezette monitoring van de zeewering laat toe de aanvoer van zand op een gerichte wijze uit te voeren.

Bij deze strategische aanpak worden de verwachte gevolgen van de klimaatverandering, nl. een versnelde stijging van de zeespiegel en meer frequente en hevige stormen, in rekening gebracht. De uitvoering van zandsuppleties moet toelaten de stranden te laten meegroeien met de zeespiegelstijging.

Doelstelling 2: stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief

Voor deze doelstelling wordt verwezen naar hoofdstuk 1.2.4. waar deze functie reeds uitvoerig werd beschreven.

Doelstelling 3: Interactie van alle vormen van waterrecreatie

Algemeen

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

waterwegen en kust. . De concrete vertaling van het beleidsplan gebeurt in bekkenbeheersplannen en met respect voor het kader van het beleid inzake Ruimtelijke Ordening.

Doelstelling 4: Bescherming van het milieu

Algemeen

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid legt een aantal verplichtingen op aan de waterwegbeheerders. Deze zijn niet alleen gericht op het bereiken van de goede toestand (chemisch, ecologisch en kwantitatief) van het oppervlaktewater en het grondwater. Het decreet bepaalt ook dat de vrije vismigratie moet verzekerd zijn voor alle soorten vis vóór 1 januari 2010 en dit in alle hydrografische stroomgebieden. Bovendien moeten nieuwe migratieknelpunten voorkomen worden. (DIWB, art. 5, 4°, c); Technieken van natuurtechnische milieubouw moeten gehanteerd worden (DIWB, art. 5, 4°, d).

Voor de bescherming van het milieu worden de waterwegen, de watergebonden terreinen, de zeeuerende duinen, ... vaak gevat door natuurrichtplannen, (ecologische) gebiedsvisies, inrichtingsplannen, ... waardoor de ecologische impact kan ingeschat en geminimaliseerd worden.

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

Doelstelling 5: Vrijwaren van de landschappelijke waarde

Algemeen

De inrichting van de publieke ruimte, zowel in de stedelijke als de natuurlijke omgeving, is er op gericht een brede maatschappelijke meerwaarde te realiseren. Infrastructurele ingrepen verhogen de gebruiks- en belevingswaarde van publieke ruimte.

Er wordt de laatste jaren meer aandacht gegeven aan het terug zichtbaar maken van water in de stad. Hier rond wordt een beleidsvisie uitgewerkt in nauwe samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester.

3.2.2. Operationele doelstelling

Evenwichtig uitbouwen van de 5 functies rekeninghoudend met de draagkracht van de watersystemen

Algemeen

De waterwegbeheerders kiezen bewust voor een multifunctionele benadering van het beheer van hun waterwegen. Het beheer is hierbij niet enkel gericht op de economische functie van de waterweg als drager voor goederenvervoer, maar er gaat ook ruime aandacht naar de andere functies van de waterweg zoals efficiënte aan- en afvoer van water, recreatie, vrijwaren van ecologische waarden, energiewinning en landschappelijke beleving.

In het kader van de opdrachten vanuit het decreet Integraal Waterbeleid werd een handleiding voor de afweging van de functies opgesteld. De operationele toestand zal de haalbaarheid van het afwegingskader moeten aantonen.

In het kader van het zo snel mogelijk op een zeer hoog peil brengen en handhaven van de zeekering wordt onderzocht wat de mogelijkheid is van een meer marktgericht mechanisme (PPS).

3.2.3. Projecten

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

o Opstellen van laagwaterscenario

Op basis van de beschikbare gegevens en van de wiskundige voorspellingsmodellen wordt door het Waterbouwkundig Laboratorium inzicht gegeven in de te verwachten debieten indien er geen neerslag valt. Het doel is deze gegevens te verwerken in een bericht die dienst kan doen bij de waterbeheersing van de bevaarbare waterlopen. Deze berichten worden geüpdated afhankelijk van de neerslag in de droge seizoenen.

De kwaliteit van deze berichten zal in 2007 verder verfijnd worden.

Verder wordt eind 2006 een studie afgerond over de impact van klimaatwijzigingen op de rivierdebieten.

Te realiseren 2007 en 2008

In 2007 en 2008 zal het effect in de relevante Vlaamse rivieren en het kwantitatieve en economische effect ervan voor het huidige watergebruik worden begroot.

Opstellen van laagwaterstrategie voor het watersysteem Maas – Albertkanaal – Kempense kanalen

Realisaties 2006

Periodes van lage afvoer in de Maas kunnen ernstige problemen veroorzaken voor de waterhuishouding van waterwegen in een deel van Vlaanderen en Nederland en voor de Maas zelf. Er was duidelijk nood aan meer inzicht in de effecten van periodes van lage Maasafvoer. In het kader van een opgestarte onderzoeksopdracht werd in eerste instantie een inventaris opgesteld van alle relevante waterfluxen en watergebruikers in het Vlaamse kanalenstelsel dat van Maaswater afhankelijk is (Albertkanaal, Kempense kanalen). Na selectie van de relevante waterfluxen werden de watergebruikers gecontacteerd en bevraagd met enquêtes en interviews. De bevraging was erop gericht inzicht te verwerven in hun afhankelijkheid van Maaswater, de variatie in hun watergebruik en hun houding tegenover verschillende maatregelen om het waterverbruik in te perken tijdens periodes van laagwater op de Maas. Tijdens een workshop werd feedback gegeven op de verwerking van de ontvangen informatie en werden de watergebruikers geïnformeerd over het vervolg van het onderzoek.

Te realiseren 2007

Met een waterbalansmodel werd het netwerk van het watersysteem en de afhankelijke waterketen gesimuleerd. Het model evalueert eveneens of Vlaanderen voldoet aan de bepalingen van het Vlaams-Nederlands Maasafvoeroverdrag inzake waterafnames uit de Maas. In een laatste stap zal een maatschappelijk onderbouwde laagwaterstrategie worden ontwikkeld die, wanneer blijkt dat de Vlaamse watervraag te hoog is, moet toelaten om het Vlaams verbruik te verminderen door het nemen van maatschappelijk verantwoorde besparende maatregelen.

Enkele bijzondere projecten in het kader van een laagwaterstrategie voor het watersysteem Maas – Albertkanaal – Kempense kanalen.

Realisaties 2006

Om de waterhuishouding van Albertkanaal en Kempense kanalen te optimaliseren is een uitbreiding van het bestaande peil- en debietmeetnet gepland waarvan de aanbesteding in 2006 plaatsvindt voor een geraamd bedrag van 1,25 mio euro.

Een analyse van het waterverbruik van het Albertkanaal toonde aan dat zonder de beschikbaarheid van pompinstallaties, die het mogelijk moeten maken een deel van het schutwater terug te pompen in periodes van zeer lage Maasafvoer, Vlaanderen onmogelijk aan de waterbeperkende bepalingen van het Vlaams-Nederlandse Maasafvoeroverdrag kan voldoen.

Te realiseren vanaf 2007

De bevindingen van de werkgroep moeten resulteren in een plan van aanpak met het oog op de installatie van pompcapaciteit op de verschillende sluizencomplexen van het Albertkanaal vanaf 2007.

Begroting van de kost van laagwaterperiodes in Leie, Bovenschelde en Gentse Kanalen.

Te realiseren

Op een gelijklopende manier als voor het Albertkanaal en de Kempense Kanalen wordt de kost van een laagwaterperiode in Leie, Bovenschelde en de van Gent afvoerende kanalen begroot door het Waterbouwkundig Laboratorium. Deze kwantitatieve inschatting kan als basis dienen voor afspraken die internationaal over het rivierbeheer gemaakt moeten worden (o.m. binnen de Internationale Scheldec commissie).

o Opmaak en bijsturing waterbeheersingsplannen

Numeriek modelinstrumentarium inzetten ter ondersteuning van waterbeheersingsplannen.

Realisaties

De wiskundige modellen, die voor alle bevaarbare waterlopen werden opgesteld om effecten van maatregelen op het hydraulisch gedrag en op mogelijke overstromingen te berekenen, werden in een versiebeheersysteem ingebed. Ze worden blijvend geactualiseerd en worden ingezet bij de berekeningen van de verschillende waterbeheersingsplannen.

Te realiseren vanaf 2007

Zo werden ze ingezet voor de berekeningen die gebeurden voor het ontwerp van het Sigmaplan. In 2006, 2007 en 2008 worden ze verder gebruikt voor de inrichting van de aangeduide overstromingsgebieden. Ook worden ze in 2006 en 2007 gebruikt voor het ontwerp van de vernieuwing van de stuwen in de Dender. Het project rivierherstel Leie stoelt op het gebruik van het wiskundige model van Leie, Bovenschelde en Gentse Kanalen. Voor de IJzer werden een aantal inrichtingsvarianten voor de Blankaert bestudeerd.

Voor het plan 'Veilige Kust', dat in 2007-2009 wordt uitgewerkt, zullen gedetailleerde overstromingsmodellen voor de kustzone worden opgesteld.

In 2005 en 2006 werden deze wiskundige modellen ingezet voor het ontwerp van een zestigtal mogelijke oplossingen ter vermindering van wateroverlast.

De methode, die werd ontwikkeld voor de opmaak van risicokaarten tegen overstromingen kreeg ondertussen internationale weerklank en leidde tot een bruikbaar middel voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse bij de opmaak van het Sigmaplan. Dezelfde methode zal ook in het project Veilige Kust ingezet worden. Hiermee werd in 2006 ook een kaart gerealiseerd die voor het Vlaamse grondgebied een inzicht geeft van het risico op overstromingen.

Dit numeriek instrumentarium wordt ook ingezet voor bestaande en toekomstige beleidsinitiatieven, zoals de watertoets en de federale verzekeringswetgeving op natuurrampen. Ook voor de Europese ontwerp-overstromingsrichtlijn zoals aangenomen door de raad van milieuministers op 27 juni 2006 kunnen de bestaande overstromingskaarten en overstromingsrisicokaarten gebruikt worden.

Het Waterbouwkundig Laboratorium zal in de toekomst instaan voor de verdere uitbouw, actualisatie, beheer en exploitatie van het bestaande modelinstrumentarium.

o Toepassen van innovaties en inzichten in watersysteemkennis.

Een multidisciplinaire werkgroep onderzoekt de technische en ecologische randvoorwaarden voor de installatie van de vereiste pompcapaciteit.

In combinatie met de installatie van pompen wordt de mogelijkheid voor het opwekken van energie uit waterkracht onderzocht.

Realisaties

Resultaten van fundamenteel wetenschappelijk onderzoek worden vertaald tot bruikbare instrumenten voor beleids- en beheersdoeleinden. In 2005 en 2006 zijn belangrijke inzichten verworven in de mogelijke gevolgen van klimaatwijzigingen op rivierafvoer.

Te realiseren

Deze gevolgen zullen doorgerekend worden voor alle Vlaamse rivieren om de noodzaak van extra veiligheid voor de toekomst objectief te kunnen inschatten.

Ook het wetenschappelijk bepalen van de kans op bressen in rivierdijken biedt op termijn de mogelijkheid om anticiperend onderhoud van waterbouwkundige infrastructuur te optimaliseren.

Belangrijke initiatieven zoals de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan en de Lange Termijnvisie Schelde vragen intensieve begeleidende monitoring in specifieke pilootgebieden.

Zo wordt een intensieve monitoringcampagne in het gecontroleerd gereduceerd getijdegebied (GGG) Lippenbroek gevoerd om het inzicht te vergroten in de waterbeweging en het effect ervan op de bouwkundige constructies, en in de omvang van het sedimenttransport in deze gebieden.

o Beheer van de Gemeenschappelijke Maas: Maasdijkenplan en project Levende Grensmaas

De voornaamste functie van de Gemeenschappelijke Maas is het afvoeren van het regenwater dat in het opwaartse deel van het Maasbekken valt. In het verleden is er bijna uitsluitend oog geweest voor deze functie. De veiligheid van de overbewoners was (en is) de voornaamste zorg. Vanuit die zienswijze is dan ook het Maasdijkenplan ontworpen en uitgevoerd.

De ambtelijke Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie waakt over de grensoverschrijdende afstemming en streeft op termijn naar een gemeenschappelijke visie en beheer van deze ecologische corridor.

Realisaties 2006

Met de vernieuwing van de dijkmuur te Maaseik in 2006 wordt de laatste steen gelegd van het Maasdijkenplan om de beoogde veiligheidsdoelstellingen te realiseren.

Te realiseren 2007

In 2007 starten de werken voor de realisatie van het project Levende Grensmaas in Dilsen-Stokkem en Maaseik. In een periode van 5 jaar zal, door het verhogen van de afvoercapaciteit van de rivier, het veiligheidsniveau van het voor de drinkwaterwinning van Limburg belangrijke mijnverzakkingsgebied te Maasmechelen en Dilsen-Stokkem sterk verhoogd worden en dit samen met het creëren van een uniek riviernatuurgebied. Deze werken zijn voorbereid door een multidisciplinair team en zullen op een integrale manier uitgevoerd worden.

o Opmaken van waterbeheersingsplannen en waterbeheersingswerken voor het Bovenschelde- en Leiebekken

Te realiseren 2007

Voor het Bovenschelde- en het Leiebekken worden de waterbeheersingsplannen opgemaakt die moeten toelaten, in samenwerking met onze buurlanden en de andere Gewesten de risico's die de veiligheid aantasten te beperken. Hiervoor worden de nodige data verzameld.

Om het inzicht in de afvoer in de kanalen rond Gent te vergroten, worden bijkomende debietmeetstations geïnstalleerd. Om het onderhoud, beheer en de dataopslag van de bestaande debiet- en peilmeetstations te verbeteren, wordt verder geïnvesteerd in de reeds gestarte modernisering van de bestaande meettoestellen.

In de uitbouw van het bestaande meetnet wordt gestreefd naar een maximale invulling van de vereisten, die door de Kaderrichtlijn Water worden gesteld. Dit geldt zowel voor metingen van waterkwantiteit (waterpeilen en debieten) als voor sedimentmetingen.

De middelen die voor waterbeheersingswerken worden ingezet betreffen enerzijds het voortzetten van de vernieuwing van de stuwen aan de sluizen op de Bovenschelde (de eerste fase voor de bouw van de stuw van Asper is aangevat eind 2005) en anderzijds het verbeteren van de buffercapaciteit van het Denderbellebroek te Dendermonde door het bouwen van een uitwateringsconstructie.

o Opstellen van een geïntegreerd kustveiligheidsplan

Realisaties 2006

De studie van het kustveiligheidsplan werd gestart in 2006 en zal eind 2009 voltooid zijn.

Om de kustverdediging overal op een hoog veiligheidsniveau te brengen wordt in 2 stappen gewerkt. Op korte termijn wordt gewerkt aan de kustsecties die het dringendst een zandaanvoer nodig hebben. Zo werden er in 2006 strandverhogingen en strandverbredingen uitgevoerd te Koksijde, Middelkerke, Oostende en Knokke-Heist.

De tweede stap moet toelaten de middellange en lange termijn risico's te beheersen. Daartoe werd in 2006 het kustveiligheidsplan opgestart. Dit plan moet de bescherming tegen overstroming van het kustgebied overal minstens op het hoge peil van bescherming tegen een 1000- jarige storm brengen en handhaven. Bij de opmaak van het plan wordt gewerkt volgens de principes van het geïntegreerd kustzonebeheer.

Te realiseren vanaf 2007

In de periode tussen 2006 en 2009 wordt het veiligheidsniveau van de kustverdediging minstens op het huidige niveau gehandhaafd en waar mogelijk reeds verhoogd.

De studie van het kustveiligheidsplan wordt evenwel gefaseerd aangepakt zodat knelpunten inzake kustveiligheid reeds tijdens de studie kunnen worden aangepakt door de uitvoering van de nodige maatregelen.

De studie omvat volgende onderdelen:

- nieuwe vijfjarige toetsing van de kustveiligheid
- risicoanalyse grote projecten
- studie overstromingsrisico's ganse kust
- uitwerking technische oplossingen + alternatievenonderzoek
- Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)
- plan-MER/project-MER's en passende beoordeling
- juridische omkadering kustverdedigingsbeleid
- masterplan
- medewerking aan de Europese projecten Safecoast en Chain of Safety.

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

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

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

In het kustveiligheidsplan zullen ook ontwikkelingen op lange termijn onderzocht worden zodat de impact van globale klimaatverandering, nl. de stijging van de zeespiegel en meer frequente en hevige stormen, wordt meegenomen.

- o *Geïntegreerd project voor de verbetering van de toegang naar de haven van Oostende en de bescherming van Oostende-centrum tegen overstromingen*

Algemeen

Het geïntegreerd project voor de verbetering van de toegang naar de haven van Oostende en de bescherming van Oostende-centrum tegen overstromingen is er gekomen uit de noodzaak om Oostende-centrum tegen overstroming te beveiligen, de haven van Oostende toegankelijk te maken voor alle typeschepen (jumbo-ferries, cargo- en cruiseschepen) tot een lengte van 200 m en de havenuitbouw en de zeewering op een geïntegreerde wijze aan te pakken.

Te realiseren vanaf 2007

Het geïntegreerd project voor Oostende omvat dat de volgende 6 deelprojecten:

- Kustverdediging Oostende-centrum – Beschermingsdam
- Renovatie Albert I promenade en Zeeheldenplein
- Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende, Oosteroever
- Natuurcompensatie
- Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven
- Verbetering haventoeegang Oostende.

De realisatie van dit project vereist de uitvoering van technische studies en de opstelling van een plan-MER en meerdere project-MER's. De daartoe benodigde technische en ecologische studies zijn heden al in een vergevorderd stadium.

Er wordt naar gestreefd dat het plan-MER wordt goedgekeurd in 2007. Aansluitend wordt overgegaan tot de opmaak van de project-MER's.

Voor de afbraak van het Oosterstaketsel, de aanpalende lage dam, en de bouw van de nieuwe lage oostelijke dam werd evenwel ontheffing van MER plicht bekomen zodat deze werken begin 2007 kunnen starten.

Het plan-MER werd voldoende gedetailleerd uitgewerkt opdat ook een ontheffing van de MER plicht voor de deelprojecten 2 en 4 kan worden aangevraagd. Dit moet toelaten de natuurcompensatie die in het plan MER werd vastgelegd, zo mogelijk nog in 2007 aan te vatten. De aanvang van andere projectonderdelen kan dan starten na het bekomen van de bouwvergunning.

Binnen het geïntegreerd project voor Oostende wordt er speciale aandacht geschonken aan natuurcompensatiemaatregelen voor de geplande werken in en rond de haven van Oostende.

De uit te voeren natuurcompensatie werd vastgelegd in het plan-MER.

De gerenoveerde zeedijk en de nieuwe haventoeegang van Oostende hebben een hoge landschappelijke en recreatieve waarde, o.a. omdat de nodige voorzieningen getroffen worden om het ruime publiek het contact met de zee te laten ervaren.

- o *Uitvoeren geactualiseerd Sigmaplan*

Algemeen

Het Sigmaplan heeft als doel een beveiliging van het Zeescheldebekken tegen overstromingen als gevolg van stormvloeden vanuit de Noordzee. De Vlaamse Regering besliste op 17 december 2004 haar goedkeuring te hechten aan de krachtlijnen van het geactualiseerd Sigmaplan. Het geactualiseerde SIGMAPLAN zelf werd door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 goedgekeurd. Hierin worden volgende doelstellingen gerealiseerd: beheersing van overstromingsrisico's, het behalen van de natuurdoelstellingen in het Zeescheldebekken, de instandhoudingsdoelstellingen en flankerende maatregelen voor landbouw en plattelandrecreatie.

De totale kosten worden tot 2030 geraamd op 830 miljoen euro, te vermeerderen met circa 49 miljoen euro voor de flankerende maatregelen.

Realisaties in 2006

Op 22 juli 2005 (voor Zeeschelde en Durme) en op 28 april 2006 (voor Rupel, Zenne, Dijle en Nete's) besliste de Vlaamse Regering eveneens om tegen ten laatste 2010 met de realisatie van een aantal projecten uit het geactualiseerde SIGMAPLAN op het terrein van start te gaan. Deze projecten omvatten het aanleggen van nieuwe gecontroleerde overstromingsgebieden, het omvormen van gecontroleerde overstromingsgebieden naar gecontroleerd gereduceerd getijde gebieden, ontpoldering, creëren van wetlands, ... en dit op diverse opgegeven locaties.

De financiële middelen die in 2006 worden voorzien kunnen als volgt opgedeeld worden: voor het afwerken van het bestaande Sigmaplan 11 miljoen euro, voor het geactualiseerd Sigmaplan 5 miljoen euro en voor het GOG Kruibeke – Bazel – Rupelmonde 9 miljoen euro. In totaal bedraagt dit 25 miljoen euro.

Te realiseren in 2007

In 2007 wordt het totale een budget nagenoeg verdubbeld om de gestelde ambitieuze doelstelling in 2010 te kunnen halen, verdeeld als volgt: voor het afwerken van het bestaande Sigmaplan meer bepaald een aantal prioritaire dijkversterkingsprojecten en studies 13,5 miljoen euro, voor het geactualiseerd Sigmaplan 23,5 miljoen euro en voor het GOG Kruibeke – Bazel – Rupelmonde 10,9 miljoen euro.

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

Realisaties

In 2005 en 2006 werd de uitbouw van het Hydrologisch Informatiecentrum (HIC) intensief verder gezet. Alle numerieke modellen, die bij het HIC beschikbaar waren, zijn als voorspellingsmodel ingezet. Vanaf de winter van 2006 worden hoogwaterberichten voor alle bevaarbare waterlopen opgemaakt op basis van dagelijkse voorspellingen van waterpeilen en debieten.

Te realiseren vanaf 2007

In 2007 en 2008 wordt dit systeem nog verder uitgebouwd door het voorspellingsmodel van de IJzer te verfijnen. Verder zal ook het bestaande voorspellingsmodel van de kust vervangen worden door een nieuw model dat voorspellingen maakt van de waterpeilen voor de Vlaamse kust en de Schelde. Dit gebeurt door de Afdeling Kust (MDK) samen met het HIC. Implementatie, exploitatie, beheer en communicatie ervan gebeuren in zeer nauwe samenwerking met de voorspellingdiensten in Nederland.

Momenteel is de procedure voor het verwittigen van de bevoegde instanties volledig operationeel voor het Vlaamse kustgebied. Er bestaat daartoe een uitgebreid monitoringsysteem (Meetnet Vlaamse Banken), voorspellingssysteem (Oceanografisch Meteorologisch Station) en verwittigingssysteem (Vlaamse Hydrografie).

Er zullen overeenkomsten afgesloten worden tussen Vlaanderen en de buurlanden waarin de uitwisseling van meetgegevens en operationele voorspellingen wordt vastgelegd.

De communicatie van het HIC in en buiten crisissituaties zal verder uitgebouwd en geprofessionaliseerd worden, met een interface en informatie die aan de eisen van de gebruiker is aangepast. Ook zal de personeelsorganisatie, die de operationele werking en de kwaliteit van de berichtgeving garandeert, verder verbeterd worden.

Eenduidig gestroomlijnde communicatie bij crisissituaties is essentieel. Dit vergt aangepaste informatietechnologie en vooral afstemming tussen alle waterbeheerders, voorspellers en River Information Services (RIS).

Op het terrein coördineert het RIS in Evergem. In tijden van hoogwater bestaan de taken uit het beheersen van de hoogwatersituatie d.m.v. een doordachte en professionele waterbemeestering op basis van allerhande relevante informatie, afkomstig van het HIC en van de eigen personeelsleden op het terrein.

Door het bundelen van beide informatiestromen beschikt men op het RIS te Evergem telkens over een globaal en actueel beeld van de situatie en kan men, volgens de afspraken in de dienstorder hoogwater, de juiste personen en instanties verwittigen. Een efficiënte verwittigingsketen is hierbij van groot belang.

De mogelijkheid om tijdens belangrijke overstromingen quasi onmiddellijk overstromingskaarten op te maken is voorbereid. Vanaf eind 2006 kunnen deze kaarten ondersteuning bieden voor de te nemen maatregelen bij het wegwerken van de problemen. Daarenboven zijn deze kaarten een belangrijk instrument achteraf, bijvoorbeeld bij de evaluatie van schadedossiers, voor instrumenten als de watertoets of voor de verfijning van wiskundige modellen.

Projecten met betrekking tot de functie recreatie

o Het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme

De projecten met betrekking tot de waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen.

Realisaties

Er werd voorrang gegeven aan het opzetten van het overlegplatform waterrecreatie, sport en –toerisme. In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering van 22 juli 2005 werd in februari 2006 dit Overlegplatform officieel opgericht op de Belgian Boat Show. Dit permanent overlegplatform waarin naast de waterwegbeheerders, Bloso en Toerisme Vlaanderen ook de Vlaamse watersportfederaties zijn vertegenwoordigd zal een permanent overlegplatform vormen met een driedelige opdracht: overleg- en informatieorgaan, nemen van initiatief in beleidsontwikkeling, early warning signalen opvangen en kanaliseren. De structuur van het overlegplatform omvat een kernteam, een subteam Kustjachthavens en een subteam Binnenvaartwegen. Zowel kernteam als subteams kwamen intussen al enkele malen samen en maakten een aantal concrete afspraken m.b.t. de verdere invulling van hun taken en de uitvoering van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme.

Realisaties en te realiseren

In de diverse projecten die uitgevoerd werden in 2006 en voorzien zijn voor 2007 wordt optimaal rekening gehouden met de twaalf beleidspunten uit het twaalfpuntenplan.

Voor de Spuikom in Oostende werd een gebiedsvisie opgemaakt, waarin alle functies van dit uniek wateroppervlak (watersport, recreatie, natuur, educatie, ...) in harmonie naast elkaar kunnen bestaan. Op basis van het inrichtingsplan zullen onder meer natuurvriendelijke oevers aangelegd worden, zullen steigers geplaatst worden voor de watersporters, zal een fiets- en wandelpad aangelegd worden en zullen infoborden geplaatst worden. Tevens zal de bodem gebaggerd en gereinigd worden. De herinrichting van de spuikom is gepland vanaf 2007.

De jachthavens te Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge worden onderhouden en waar mogelijk verder ontwikkeld. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de jachthavens en de bouw van veren te Nieuwpoort en Oostende. In 2006 zal het totaalbedrag voor investeringen in en het buitengewoon onderhoud van de kustjachthavens 8 miljoen euro bedragen.

De zeedijken zijn de uithangborden van de kustgemeenten. In samenwerking met de kustgemeenten worden de zeedijken in de badplaatsen geleidelijk aan gerenoveerd. In 2006 werd het budget voor de renovatie van de zeedijk te Oostende tussen de Northlaan en de Luxemburgstraat vastgelegd. In 2007 is de vastlegging gepland van het benodigde budget voor de renovatie van het Loodswezenplein te Nieuwpoort.

De badstranden die door de zee worden aangetast worden hersteld zodat ze hun recreatieve functie behouden. Ook in 2006 zijn de jaarlijkse badstrandverhogingen doorgegaan. Het budget voor de uitvoering van deze werken in 2007 wordt eveneens voorzien. De jaarlijkse inspanning om een veilige recreatie te verzekeren door de ruiming van explosief oorlogsmateriaal van de stranden werd ook in 2006 voortgezet.

Ook wordt geïnvesteerd in voetgangers- en fietserbruggen die een veilige toegang moeten verzekeren naar de badstranden en natuurgebieden aan de kust. Zo werd in 2006 het project voor een nieuwe voetgangers- en fietserbrug over de Koninklijke Baan te Knokke-Heist, deelgemeente Heist aanbesteed.

Langs de binnenwateren zijn tal van vlottende-, veer- en recreatiesteigers gebouwd of voorzien: een nieuwe aanlegsteiger voor de recreatievaart in Veurne (Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke) is aanbesteed en een nieuwe vlottende veer- en recreantensteiger in Sint-Amands (Zeeschelde); de verlenging van de vlottende veersteiger voor de pleziervaart in Schelle (Rupel), de vernieuwing van de beide veersteigers in Appels (Zeeschelde) worden voorzien.

In Nieuwpoort heeft het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) de veerdienst overgenomen van een particulier. Bedoeling is om vanaf 2007 zowel in Nieuwpoort als in Oostende een volwaardige veerdienst uit te baten met geschikte vaartuigen (tot ca 50 passagiers), wat zorgt voor een betere integratie en ontsluiting van beide oevers voor zwakke weggebruikers. Hiervoor zullen 3 nieuwe veerboten gebouwd worden en zal de nodige walinfrastructuur aangelegd worden.

Voorzieningen voor de verschillende recreanten op de oever worden door de waterwegbeheerder geïnitieerd en zijn vaak gelinkt met grotere projecten of komen tot stand in nauwe samenwerking met het lokale bestuur: het aanleggen van een fietspad langs het Spierekanaal komt tot stand met steun vanuit het Europese Interreg-programma; de fietsersbrug in Heffen (Zenne) zal een belangrijke missing-link in het provinciale fietsroutenetwerk wegwerken evenals het opnieuw in dienst nemen van een veerdienst tussen Ruppelmonde en Wintam; de voetgangersbrug die zal gebouwd worden over de Binnen-Dijle in Mechelen en de uitgangsbuurt Vismarkt verbindt met de Lamotsite komt tot stand in nauwe samenwerking met de stad Mechelen die het ontwerp voor de brug zal aanleveren; de renovatie in Boom van de waterkering fase IV is in uitvoering, de wandelpromenade wordt doorgetrokken tot aan de baanbrug en via een passerelle onder de baanbrug komen voetgangers en fietsers op het nieuw aan te leggen jaagpad; ...

Te realiseren 2007

Het overleg binnen de subteams Binnenwateren en Kustjachthavens zal eind 2006 leiden tot concrete actie- en investeringsplannen op het vlak van het verbeteren van de recreatieve functie van de waterwegen en de kust, waarvoor in de begroting 2007 middelen kunnen worden voorzien met het oog op uitvoering.

o Speelduin

Realisaties

Op vraag van enkele jeugdbewegingen wordt in de zeeuerende duinen te Blankenberge een oppervlakte van 18.000 m² ter beschikking gesteld als speelduin.

In 2006 werd meegewerkt aan de inrichting van dit speelduin. In samenwerking met de jeugdbewegingen en de stad Blankenberge werd ook deelgenomen aan het Go4Nature-project waarbij men jongeren wil sensibiliseren voor natuurschap en beheerders/eigenaars van gebieden wenst aan te moedigen om mogelijkheden voor recreatie door jongeren te scheppen. Concreet hield deze actie het opruimen van zwerfvuil en het verwijderen van exoten, nl. plantensoorten die niet thuishoren in dit duinengebied.

Projecten met betrekking tot de functie 'bescherming van het milieu'

o Energie uit waterkracht

Realisaties 2006

Op 11 september 2006 werden vier van de vijf geplande waterkrachtcentrales en de geautomatiseerde peil- en debietregeling op het kanaal Leuven-Dijle officieel in werking gesteld. Eind 2006 wordt de vijfde, aan de Zennegatsluis, in werking gesteld.

Te realiseren 2007

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de haalbaarheidsstudie en technische dossiers voor waterkrachtcentrales op het kanaal van Charleroi naar Brussel, eveneens gekoppeld aan een automatische peil- en debietregeling. Het geschatte vermogen zou tussen de 1,7 en 2,8 miljoen kilowattuur bedragen. Dit is het equivalent van het verbruik van 485 tot 800 gezinnen op jaarbasis.

Inzake de haalbaarheid van waterkrachtcentrales op het zeekanaal Brussel-Schelde worden momenteel debietmeters geïnstalleerd en is de haalbaarheidsstudie aan de gang. De resultaten van de evaluatie van de werking van de centrales en de automatische peilregeling op het kanaal Leuven-Dijle worden hierin mee in beschouwing genomen.

De sluizencomplexen van het Albertkanaal bieden, gelet op een combinatie van verval en debiet, belangrijke potenties voor het opwekken van energie uit waterkracht. De multidisciplinaire werkgroep die de installatie van pompcapaciteit onderzoekt, gaat eveneens na onder welke voorwaarden waterkrachtcentrales kunnen worden geïnstalleerd. Het resultaat van dit onderzoek zal in het najaar 2006 gekend zijn.

o Vismigratie

Te realiseren 2007

In het kader van de doelstelling omtrent de vrije vismigratie uit het decreet Integraal Waterbeleid wordt momenteel de werking van de visnevengeul aan de nieuwe stuw te Oudenaarde, die operationeel is geworden in 2005, opgevolgd. Enkele aanpassingen dringen zich op, o.a. om een constant debiet in de geul te krijgen moet de metalen schuif verstevigd en de aandrijving versterkt.

De ervaring die wordt opgedaan bij de visnevengeul te Oudenaarde zal meegenomen worden bij de bouw van de visnevengeul voor de nieuwe stuw te Asper, die is voorzien in 2007.

o Afbouw chemische bestrijdingsmiddelen

Realisaties 2006 en te realiseren 2007

De waterwegwegbeheerders geven uitvoering aan de actieplannen voor de afbouw van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen.

Er worden verschillende alternatieve technieken uitgetest. Door het gebruik van deze bestrijdmethoden zoals veegborstels en gasbranders is reeds een substantiële reductie in het volume chemische bestrijdingsmiddelen gerealiseerd. Een aantal methodes blijken echter zeer arbeidsintensief te zijn en daardoor duur. Bovendien veroorzaken voorbeeld borstelen en branden negatieve effecten.

Er wordt verder gezocht naar de meest geschikte oplossing. Hoe dan ook impliceert deze aanpak een kostenverhoging.

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

Bij het onderhouden van de zeewerende duinen, beplantingen en infrastructuren en bij het onderhoud van de dijken en jaagpaden langs de tijgebonden waterwegen, worden al geen chemische bestrijdingsmiddelen meer gebruikt.

Voor onderwater herstellingen van damwanden in het kanaal Gent-Terneuzen worden milieuvriendelijke verven voorgeschreven.

o Natuur Technische Milieu Bouw (NTMB)

De in 2005 uitgewerkte ontsnipperingsvoorstellen voor het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden systematisch geïmplementeerd: [2006] de aanpassing van de oevers van het Albertkanaal in Oelegem gebeurde volgens de NTMB-principes en [2007] langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is een project in uitvoering voor de realisatie van ca. 50 faunauitstapplaatsen. De financiering van de uitvoering gebeurt deels door De Scheepvaart en deels vanuit het beleidsdomein Leefmilieu.

[vanaf 2006] In 2006 is in overleg met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie een studie gestart die de noodzaak onderzoekt van ontsnippering van de kanalen in Oost- en West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant en inrichtingsvoorstellen zal doen.

Op het kanaal Brussel-Schelde werden in 2005 in Grimbergen milieuvriendelijke oevers gerealiseerd. [vanaf 2007] Er wordt een evaluatie voorzien van de natuurontwikkeling op deze oevers zodat een eventuele

bijsturing kan gebeuren inzake concept, beplanting, onderhoud, ... In de komende jaren zal een deel van de huidige oevers van het kanaal vervangen worden door oevers volgens het NTMB-principe.

[2006-2007] In 2006-2007 worden oeververdedigingen en dijken hersteld langs de IJzer en langs de Durme te Lokeren volgens de principes van natuurtechnische milieubouw.

[2007] Op basis van de tussentijdse resultaten wordt in 2007 het monitoringsplan van NTMB-projecten langs de IJzer verder uitgevoerd. Tijdens het eerste monitoringsjaar van het project “evaluatie NTMB-projecten langs de IJzer” werden de parameters uit de deelonderzoeken ‘hydromorfologie’, ‘hogere planten’ en ‘broedvogels’ geïnterpreteerd. Verschillen tussen de types oeververdediging zijn reeds waar te nemen. Doch om volledig wetenschappelijk onderbouwde conclusies te kunnen nemen worden de komende jaren de reeds gemeten parameters periodiek opgevolgd alsook gestart met de deelonderzoeken ‘waterkwaliteit’ en ‘erosie’.

[2006] Inzake de terreinen van het bos van AA gelegen te Zemst werd in overleg tussen het Agentschap Natuur en Bos, het Departement Leefmilieu en Energie, afdeling Land en Bodembescherming, Ondergrond, Natuurlijke Rijkdommen en W&Z en de huidige exploitant van de site een overeenkomst aangaande de uitvoering van de structuurvisie van het terrein genaamd “Bos van Aa” gesloten. De stuurgroep, gevormd door de vertegenwoordigers van de verschillende partijen, beoogt de uitvoering van de structuurvisie.

o Visuele netheid

Permanent

Op die waterlopen waar er een goedgekeurd bermbeheersplan is, wordt er permanent uitvoering aan gegeven. Bij sluikstorten wordt het afval opgeruimd en wordt door de wachters een PV opgesteld.

De inspanningen om op regelmatige tijdstippen het drijvende vuil en het zwerfvuil te verwijderen worden onverlet verder gezet onder andere via daartoe specifiek afgesloten contracten.

Realisaties 2006

Preventieacties worden in samenspraak met derden opgezet. In samenwerking met de jeugdbewegingen en de stad Blankenberge werd deelgenomen aan het Go4Nature-project waarbij men jongeren wil sensibiliseren voor natuurbescherming en beheerders/eigenaars van gebieden wenst aan te moedigen om mogelijkheden voor recreatie door jongeren te scheppen. Concreet hield deze actie het opruimen van zwerfvuil in de zeeoeverduinen te Blankenberge in, waar 18.000 m² ter beschikking gesteld werd als speelduin.

Projecten met betrekking tot de functie ‘vrijwaren van de landschappelijke functie’

o Herinrichting van de waterweg waar mogelijk met oog voor cultuurhistorische waarde en de inpassing in het landschap

[vanaf 2006] In de studie over de gebiedsvisie Klein Rusland wordt het plan opgevat om voor fietsers en wandelaars het contact met het Kanaal Gent-Terneuzen te vergroten door uitkijkpunten te voorzien.

[2006] Om de vrije ruimte zo zuinig mogelijk aan te wenden is er voor het slibstort Callemansputte geopteerd om eerst op de huidige oppervlakte de stortcapaciteit te optimaliseren. Door het bergen van baggerspecie uit het Kanaal Gent-Terneuzen op een dergelijke manier te centraliseren wordt vermeden dat andere gebieden moeten worden aangesneden voor slibberging.

Het herwaarderingsprogramma van de oude Dender in het centrum van Dendermonde heeft als doel het contact tussen het water en de stedelijke omgeving te herstellen. [2006] In een eerste fase werden in 2006 de restauratiewerken aan de oude sluis gestart.

[2006] In Gent werden de werken voor de openstelling van de Reep heraanbesteed en opgestart. Voor vijf bruggen werd in samenwerking met de stad Gent en de Vlaamse Bouwmeester een kunstadvies gevraagd, [vanaf 2006] deze vijf bruggen zullen volgens het goedgekeurde kleurenvorstel geschilderd worden. Na afwerking van dit proefproject zal een evaluatie gebeuren.

[vanaf 2006] De restauratie van de drietrapssluis te Ooigem, die behoort tot het industrieel-archeologisch erfgoed van de waterweg, is in uitvoering. Met de renovatie van deze sluis zal ook een energie- en waterbesparing kunnen gerealiseerd worden bij de verschutting van pleziervaartuigen.

[2007] Het graf van Emile Verhaeren in Sint-Amands (Zeeschelde) zal worden opgevijseld om de oorspronkelijke relatie met de Schelde te herstellen en de omgeving zal heraangelegd worden.

[2006] Het concept van de nieuwe brug over het Albertkanaal te Kanne kwam tot stand op basis van een voorafgaande landschappelijke studie. Ook bij het ontwerp van de nieuwe brug van Vroenhoven is ruime aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing en aan de geschiedkundige betekenis van de te vervangen brug.

Enkele bijzondere projecten

Specifiek voor de kust worden enkele bijzondere projecten geduïd waarbij het accent gelegd wordt op de bevordering van participatie en medewerking van alle belanghebbenden, ecologische ontwikkeling, mobiliteit en toegankelijkheid, ruimtelijke ordening en kunst en cultuur.

o Structurele aanpak van de verzanding van het Zwin

Algemeen

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

Realisaties in 2006

De verwerving van het Zwin natuurreservaat door het Vlaamse Gewest in 2006 zal een sterke impuls geven aan de realisatie van het project.

De ontwerpstudies en het kennisgevingsdossier van de het internationale project-MER werden in 2006 voltooid.

Te realiseren in 2007

Communicatie met alle relevante administraties en betrokkenen blijft een bijzonder aandachtspunt. De Het project-MER zal voltooid worden in 2007. Door het optimaal en realistisch op elkaar afstemmen van de procedures in Vlaanderen (milieueffectenrapport en gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) en in Nederland (Rijksprojectenprocedure) en het respecteren van de wettelijk bepaalde termijnen voor het doorlopen van de procedures is de start van de werken gepland in 2008.

o Medewerking aan het “Coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied” in België

Realisaties 2006

De samenwerking met het “Coördinatiepunt voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied” en de jaarlijkse subsidie werden verder gezet. Als lid van het dagelijks bestuur van het coördinatiepunt, de taakgroep en de overleggroep wordt actief deelgenomen aan de activiteiten.

Andere partners in het coördinatiepunt zijn de provincie West-Vlaanderen, de federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu en het Vlaams Instituut voor de Zee.

o *Ecologische studies van de zeewering*

Realisaties vanaf 2006

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

In 2006 werd de tweede fase van de studie voor de bepaling van de ecologische impact van zandsuppleties afgewerkt en werd fase 3 opgestart. Verdere fasen worden aansluitend uitgevoerd zodat de volledige studie in 2007 zal voltooid zijn.

Een aanvullende studie voor de ecologische monitoring van het strand en de vooroever ten behoeve van het geïntegreerd project voor de verbetering van de haventoeegang naar Oostende en de bescherming van Oostende centrum tegen overstroming, werd eveneens in 2006 opgestart. Deze ecologische monitoring wordt verder gezet tot voltooiing van het project en zal daarna nog gevolgd worden door een beperkte ecologische monitoring van de nieuw aangelegde infrastructuur.

o *Medewerking aan kunstmanifestaties nauw verbonden met de zeewering*

Realisaties 2006

In uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst met de vzw "Ku(n)st" in het kader van de Triënnale voor Hedendaagse Kunst aan Zee werd in 2006 medegewerkt aan de realisatie van het kunstproject "Beaufort 2006" waar ook een subsidie (125 duizend euro) aan werd toegekend.

Kris PEETERS

Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur

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

Investeren in wegen

Het Agentschap Infrastructuur staat in voor de uitvoering van wegenwerken in het kader van het structureel onderhoud en nieuwe investeringsuitgaven voor de Vlaamse gewestwegen. Voor 2007 zullen de beleidsprioriteiten in uitvoering van het regeerakkoord, de beleidsnota en huidige beleidsbrief zich binnen dat Agentschap concentreren op de volgende 5 sporen:

Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten

In 2007 zullen stilaan de eerste concrete aanbestedingen van deze grote infrastructuurwerken kunnen opgestart en uitgevoerd worden. Deze werken kaderen zowel in het wegwerken van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen, in het realiseren van het Masterplan Antwerpen als in de uitvoering van START-actieplan. De aanpak van vijf missing links zal gefinancierd worden via het recent opgerichte Via-Invest.

Onderhoud en beheer van de infrastructuur

Ook zal er een inspanning gedaan worden om de achterstand wat betreft het structureel onderhoud verder terug te dringen. Niet alleen de wegen zelf doch ook hun elektromechanische uitrusting moet dringend structureel onderhouden en vernieuwd worden. In 2007 zal ik in samenspraak met de Vlaamse regering ook concrete stappen zetten in de overname van een aantal havenwegen.

Wegwerken gevaarlijke punten

In 2007 zal het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' verdergezet worden. In het komende jaar zullen er ongeveer 150 projecten aanbesteed worden om deze gevaarlijke punten aan te pakken.

Minder hinder

Het verminderen van de hinder bij wegenwerken zal aangepakt worden door het nemen van “minder hinder maatregelen” bij elk infrastructuurproject en door het verder uitbouwen van de eind 2006 op te richten provinciale coördinatiepunten. In 2007 zullen deze coördinatiepunten dan ook operationeel zijn en in eerste instantie beginnen met de coördinatie van alle werkzaamheden op de gewestwegen. Deze trapsgewijze invoering moet toelaten de nodige instrumenten en procedures uit te bouwen om in een latere fase ook werken op andere wegen geleidelijk aan mee te coördineren.

Meewerken aan STOP-principe

In 2007 zal het Vlaamse gewest op haar gewestwegennet verder blijven investeren in veiligere schoolomgevingen, het vervolledigen van fietsroutenetwerken en de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Een indicatief meerjarenprogramma wegen 2007-2009 zal voor de stemming van de begroting 2007 aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt.

Investeren in waterwegen

Binnenvaart

De optimalisering van het Vlaamse waterwegennetwerk binnen zijn Europees kader maar ook rekening houdend met zijn noodzakelijke fijnmazigheid blijft een prioriteit. Het bevorderen van het goederenvervoer via de waterweg heeft ook op Europees niveau erkenning gekregen en wordt geïntegreerd aangepakt in het

Europese Naiades actieplan met scoop 2013. Het is aangewezen dat ook Vlaanderen een gelijkaardig initiatief neemt.

Inzake nieuwe infrastructuur blijft ook in het volgende begrotingsjaar de klemtoon liggen op de verdere uitbouw en instandhouding van het Vlaamse hoofdwaterwegennet.

Belangrijke aandacht blijft gaan naar de ontwikkelingen met betrekking tot het Seine-Schelde project. Passend in deze grote Europese waterwegcorridor situeren zich de werken tot verruiming van de Leie in Kortrijk, die planmatig onverlet worden verder gezet, de bouw van de nieuwe sluis in Evergem, die in 2008 in dienst kan komen, en de relatie naar de haven van Zeebrugge waarvoor het aangewezen is om de nieuwe ideeën die er met betrekking tot de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge ontstaan zijn, verder te ontwikkelen.

De eventuele verruiming van de Dender afwaarts van Aalst en van het kanaal naar Charleroi in de doortocht van Halle wordt momenteel bestudeerd.

Door vooral de bouw van de nieuwe Boulevardbrug te Willebroek/Puurs en de bouw van een zwaaiikom zal het kanaalvak Willebroek-Wintam zal een belangrijke stap gezet worden in het geschikt maken voor 10.000 ton schepen.

In 2005-2006 werd de bouw van een tweede Scheldebrug te Temse/Bornem voorbereid. Het concept met de daaraan verbonden herinrichting van de linkeroever omgeving te Temse liggen vast zodat de uitvoering planmatig kan ingezet worden.

De aanpassing van het vak Wijnegem – Antwerpen van het Albertkanaal tot een klasse VIb waterweg zal in 2007 worden aangevat met de herbouw van de Noorderlaanbrug, de eerste van de acht bruggen over het Albertkanaal die in het kader van het Masterplan dienen te worden (her)bouwd. De herbouw van de Theunisbrug en de spoorbruggen zullen eveneens worden aangevat.

De vernieuwing van de klepdeuren van de duwvaartsluizen op het Albertkanaal vormt het sluitstuk van een renovatieproject dat de bedrijfszekerheid van deze drukke waterweg moet verzekeren. Het onderzoek naar de vervanging van de sluizen 1, 2 en 3 op het kanaal Bocholt-Herentals wordt aangevat. Met deze vervanging wordt de verhoging van de capaciteit van de waterwegen in Noord-Limburg beoogt

Waterbeheersing

De bouw van nieuwe stuwen aan de sluizen op de Bovenschelde te Asper en Kerkhove wordt bij voorrang aangepakt vooral omdat pas na deze werken kan gedacht worden aan de bouw van nieuwe sluizen daar om de dreigende scheepvaartcongestie voor te zijn.

De aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibek-Bazel-Rupelmonde wordt voortgezet. De uitvoering van de 1e fase van het geactualiseerde Sigmaplan zal in 2007 intensief van start gaan.

De concrete uitwerking van een laagwaterstrategie (2007), de uitbouw van een performant debiet- en peilnet (2007) en het project voor pompinstallaties op de sluizencomplexen (vanaf 2007) zullen het mogelijk maken de waterhuishouding van het Albertkanaal en de Kempense kanalen zo te regelen dat ook bij periodes van extreme droogte Vlaanderen voldoet aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag met Nederland.

Investeren in onderhoud van bestaande infrastructuur

Het onderhoud en de operationaliteit van het waterwegenpatrimonium vragen om een belangrijke middeleninzet temeer daar meerdere infrastructuren zelf hun normale gebruiksduur ver overschreden hebben.

In deze operationaliteit spelen baggerwerken een belangrijke rol. De berging en de verwerking van de specie zijn ernstige knelpunten waarvoor alle mogelijkheden “diepgaand” verder worden onderzocht.

Op de kleinere waterwegen richtten de investeringen zich op het in stand houden van de bevaarbaarheid en van de bestaande infrastructuur.

Zo zijn o.a. baggerwerken gepland op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en is de vervanging van een aantal bruggen over de Kempense kanalen gepland.

Investeren in milieu en omgeving

Infrastructuurwerken en onderhoudswerken worden getoetst aan hun impact op het milieu en de omgeving. Waar nodig worden de vereiste ingrepen verricht om verloren gegane waarden te herstellen. Enkele specifieke projecten zullen de natuurlijkheid en ook waar aangewezen het cultuurhistorisch en landschappelijk belang van de waterweg versterken.

Investeren in de uitbouw van intelligente en hoogtechnologische transportsystemen

Inspeland op de Europese richtlijn voor de River Information Services wordt het eigen scheepvaartbegeleidingssysteem versneld ontwikkeld en wordt de infrastructuur van de waterweg zelf geoptimaliseerd om gebruik makend van de beschikbare informatie de verkeersafwikkeling vlot en veilig te sturen.

Stimuleren van het transport via de waterweg

Het stimuleren van de binnenvaart vormt een belangrijke pijler van het mobiliteitsbeleid en tal van initiatieven zullen hieraan verder concrete invulling geven.

De PPS voor de bouw van kaaimuren, het initiatief voor de estuaire vaart vanuit Zeebrugge, de marktprospectie en de marketing zijn uitgegroeid tot onmisbare instrumenten om het gebruik van de waterweg te bevorderen. Zij zullen met prioriteit verder worden uitgevoerd.

Bijzondere aandacht verdienen de implementatie van de onderzoeksresultaten inzake palletvervoer en afvaltransporten, het omzetten van de screenings van transportdeskundigen in een concrete modal shift en de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen, die niet enkel noodzakelijk zijn in het kader van het gewenste mobiliteitsbeleid maar die ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de logistieke functie van Vlaanderen.

Integraal Waterbeleid

Met de oprichting van bekkenbesturen, bekkenraden en de installatie van de bekkensecretariaten zal de structuur van het integraal waterbeleid in Vlaanderen in 2007 concreet vorm worden gegeven. De waterbeheerplannen op de verschillende niveaus zullen concrete maatregelen en acties omvatten om te verhelpen aan problemen inzake wateroverlast, verdroging en waterverontreiniging.

Recreatie

Het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme dat in 2006 operationeel werd rekent het tot één van zijn opdrachten om het beleidsplan inzake waterrecreatie om te zetten in concrete acties die het recreatief gebruik van onze waterwegen in 2007 verder moeten stimuleren.

Vanuit dit recent uitgebouwde overleg met de gebruikers zal nu duidelijker gericht gewerkt kunnen worden aan het uitbouwen van de recreatieve infrastructuur.

Investeren in economische poorten en knooppunten: zeehavens

In 2007 worden wat de zeehavens betreft de genomen beleidsopties verder gezet.

Nu de grote onderhoudscontracten voor de baggerwerken (vaarpassen in de Noordzee en Westerschelde) opnieuw aanbesteed zijn en ook voor de baggerwerken in de aan tij onderworpen dokken groen licht gegeven werd vanuit Europa en de nodige budgetten daartoe voorzien werden, wordt werk gemaakt van het ontwikkelen van diverse projecten om baggerspecie te verwerken (het project Amoras en Callemansputte).

De verdragen betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium en de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium zullen in de loop van 2007 aan het parlement voorgelegd worden, zodat uiterlijk 2007 van start kan gegaan worden met de uitvoering van de ontwikkelingsschets, waaronder onder andere de actualisatie van het Sigmaplan en de verdieping van de Westerschelde tot een getij-onafhankelijke vaart voor schepen met een diepgang van 13,10 m.

De twee bestaande basculebruggen over de Westsluis in Terneuzen zullen in de loop van 2007 vervangen worden door twee nieuwe basculebruggen.

De verdieping van het Scheur en de Pas van 't Zand zal in 2007 uitgevoerd zijn.

Het onderbouwend studiewerk voor de bouw van een tweede sluis in de Waaslandhaven wordt verdergezet, voorbereidende technische verkennende studies kunnen worden aangevat. Het vervolgtraject van de studies voor het strategisch infrastructuurproject in de haven van Zeebrugge zal worden aangevat. Voor de haven van Oostende zullen de projectMERS worden afgewerkt, zodat een bouwvergunning voor de werken ten westen van de havengeul kan bekomen worden en de werken van start kunnen gaan.

Voor de ontsluiting van de Waaslandhaven worden de nodige studies aangevat.

Het subsidiebeleid t.a.v. de Vlaamse havens wordt vergezet. Vlaanderen investeert verder in de haveninterne basisinfrastructuur en uitrustingsinfrastructuur. Het Kluizendok, Deurganckdok, Toyotakaai (als budgettair gezien voornaamste) worden verder gesubsidieerd volgens de modaliteiten van het havendecreet en uitvoeringsbesluiten.

Investeren in nautische dienstverlening

In 2007 werkt het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust verder aan de optimalisering van de nautische dienstverlening.

Zo wordt het dekkingsgebied van de ScheldeRadarketen volgend jaar uitgebreid met het project VTS Bovenende Rede Antwerpen en wordt release 2 van de Westerscheldeplanner (WESP) uitgevoerd zodat de informaticatool om de vaarplanning van de grote en diepliggende schepen te bepalen verder geoptimaliseerd wordt.

Tevens wordt met de in 2006 opgestarte 'Hydrographic Production Database' (HPD) overgegaan naar een database georiënteerde productieomgeving voor nautische kaarten wat een efficiëntere productie van zowel papieren als elektronische zeekaarten mogelijk zal maken.

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

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

De besprekingen met de Nederlandse loodsdienst worden momenteel afgerond zodat de voorziene samenwerkingsovereenkomst begin volgend jaar kan ondertekend worden. Wat de procedure van het DBFM-contract betreft zullen de nieuwe loodsvaartuigen besteld worden in 2007.

Het opgestarte investeringsplan voor de vernieuwing van de vloot vaartuigen in beheer bij het agentschap wordt verder uitgevoerd. In 2007 zullen twee nieuwe politievaartuigen in dienst genomen worden evenals drie veerboten die zullen ingezet worden in Nieuwpoort en Oostende. Het project voor de bouw van een multifunctioneel vaartuig heeft in 2006 weliswaar vertraging opgelopen, maar de uitgebreide voorbereidende studie heeft de meerwaarde voor een PPS-constructie duidelijk aangetoond. In de loop van 2007 zal gestart worden met de bouw van het vaartuig.

Bij de studie van het geïntegreerd kustveiligheidsplan die volgend jaar verder gezet wordt zullen eveneens ontwikkelingen op lange termijn onderzocht worden zodat de impact van de klimaatsverandering, namelijk de stijging van de zeespiegel en de meer frequente en hevige stormen wordt mede bestudeerd worden. De ecologische studies van de zeewering zullen eveneens verder gezet worden. Meer concreet wordt het project Oostende-centrum, in combinatie met de optimalisatie van de vaargeul naar de haven van Oostende, verder uitgewerkt.

De ontwerpstudies en het kennisgevingsdossier van het internationale Zwinproject, onderdeel van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, werden in 2006 voltooid. De finalisering van de project-MER is voorzien in 2007.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust blijft volgend jaar oog hebben voor projecten met een recreatief aspect. Zo zal de mogelijkheid onderzocht worden voor de uitbreiding van de jachthavencapaciteit in Nieuwpoort met 600 bijkomende ligplaatsen, zal de spuiom in Oostende heringericht worden met natuurvriendelijke oevers en steigerconstructies voor de watersporters en zullen de

in 2006 aangevatte werken voor de nieuwe veerdiensten voor voetgangers en fietsers in Nieuwpoort en Oostende, sluitstuk in de Kustfietsroute, afgewerkt worden.

Een indicatief meerjarenprogramma havens 2007-2009 zal voor de stemming van de begroting 2007 aan het Vlaams Parlement worden overgemaakt.

Investeren in economische poorten en knooppunten: luchthavens

Het luchthavenbeleid is gebaseerd op een geïntegreerde visie op de luchthavenontwikkeling in Vlaanderen, waarbij de diversiteit van de luchtvaartsector en de complementariteit van de luchthavens Brussel-Nationaal, Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem onderkend wordt. De duurzame uitbouw van deze luchthavens, in samenwerking met de private sector, vormt het uitgangspunt van het Vlaams luchthavenbeleid. Hierbij geldt als belangrijke uitdaging de economische ontwikkeling en de levenskwaliteit met elkaar te verzoenen. Om de toekomst van de regionale luchthavens te garanderen zullen de investeringen noodzakelijk voor de beveiliging en de veiligheid van de luchthavens worden gedaan.

Het START-project moet de sociaal-economische ontwikkeling van de luchthavenregio Zaventem ondersteunen.

Bijlage 2: Moties en resoluties

1. Luchthaven Zaventem

*MOTIE VAN AANBEVELING van de heren Francis Vermeiren en Jos Bex tot besluit van het op 27 oktober 2004 in plenaire vergadering gehouden actualiteitsdebat over de toekomst van de **luchthaven van Zaventem** en de sociaal-economische situatie van de regio rond Zaventem (29/10/04).*

Zie hoofdstuk 2.2. - Verankering aan de Vlaamse poort Zaventem.

2. Schelde-estuarium

*VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Ludwig Caluwé en Marc van den Abeelen, mevrouw Caroline Gennez, en de heren Jan Peumans, Jos De Meyer en Bart Martens betreffende het project ontwikkelingsschets 2010 **Schelde-estuarium** en de beslissing dienaangaande van de Vlaamse Regering (24/11/04).*

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

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

Ook de beslissing d.d. 22 juli 2005 van de Vlaamse regering inzake het geactualiseerde Sigmaplan is volledig in overeenstemming met de Resolutie van het Vlaams Parlement. Het geactualiseerde Sigmaplan betreft de Vlaamse invulling van de Ontwikkelingsschets 2010 wat de componenten veiligheid tegen overstromingen en natuurlijkheid betreft. Conform de resolutie zijn daarin flankerende maatregelen voor de landbouw opgenomen.

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

3. Beleidsnota Openbare Werken

BELEIDSNOTA Openbare Werken 2004-2009 MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Frans Peeters, Marc van den Abeelen, Bart Martens, Jan Peumans en Herman Lauwers (20/01/05).

Wat betreft de missing links kan worden verwezen naar de desbetreffende paragraaf van deze beleidsbrief. Het STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer) wordt gehanteerd voor infrastructuurwerken. Zowel de minder-hinder-maatregelen, het sturen van vervoersstromen en het nemen van maatregelen om te komen tot een dynamisch vervoersmanagement, als het wegwerken van de achterstand inzake structureel onderhoud kwamen reeds eerder in deze beleidsbrief aan bod.

Meer algemeen kan hier worden verwezen naar hoofdstuk II van deze beleidsbrief.

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

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Roegiers, Marcel Logist, Jan Peumans, Carl Decaluwe en Marc van den Abeelen tot besluit van de op 15 maart 2005 door de heer Jan Roegiers in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van administratief onderzoek 0403 001 van de dienst **Interne Audit bij de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen** (17/03/05).*

Naar aanleiding van de aanbevelingen van de Interne Audit in het district 421 Gentbrugge werden in de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen tussen maart en oktober 2005 allerlei acties en procedures uitgewerkt om tegemoet te komen aan de geformuleerde aanbevelingen. Hierover heb ik in oktober 2005 – zoals gevraagd – gerapporteerd aan de Commissie Openbare Werken. Op basis van deze rapportering is er

trouwens een grondige en vruchtbare discussie gevoerd in deze Commissie op 8 november 2005. De uitgewerkte procedures en acties werden geïmplementeerd binnen alle districten van de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen. De verdere, algemene implementatie naar de andere districten van de andere provinciale afdelingen werd opgestart in 2006.

De 58 aanbevelingen geformuleerd in het rapport van Interne Audit konden gebundeld worden in 4 groepen. Rond elk van deze 4 groepen heeft het Agentschap Infrastructuur in 2006 een jaardoelstelling uitgewerkt. Het betrof telkens de verdere uitrol van de acties en procedures in Oost-Vlaanderen – op basis van een grondige eerste evaluatie en na bespreking in diverse (sub)werkgroepen - naar alle districten binnen het Agentschap toe:

- Doelstelling 18 Uitrol actieplan interne audit ‘winterdienst’
- Doelstelling 19 Uitrol actieplan interne audit ‘onderhoudsbestekken’
- Doelstelling 20 Uitrol actieplan interne audit ‘schade’
- Doelstelling 21 uitrol actieplan interne audit ‘relaties met aannemers’.

In het najaar 2006 zal het Agentschap opnieuw rapporteren omtrent het verdere verloop van de omzetting en de uitrol van deze aanbevelingen. Een aantal van deze acties zullen trouwens ook nog in 2007 verdergezet worden.

5. Aangekondigde plannen inzake Openbare Werken

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Frans Peeters, Marc van den Abeelen, Bart Martens en Jan Peumans tot besluit van de op 28 juni 2005 door de heer Jos Stassen in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de **aangekondigde plannen inzake openbare werken** (30/06/05).*

Hier wordt verwezen naar hoofdstuk II van deze beleidsbrief.

6. PPS-projecten ter ontsluiting van de Vlaamse havens

*MET REDENEN OMKLEDE MOTIE van de heren Jan Peumans, Jos De Meyer en Herman Lauwers, mevrouw Annick De Ridder en de heer Bart Martens tot besluit van de op 18 oktober 2005 1e door de heer Jan Peumans in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het uitblijven van een beslissing inzake de aanleg van de **Liefkenshoekspoortunnel** en de uitbreiding van **het vormingsstation NMBS te Zeebrugge**; 2e door de heer Jan Penris in commissie gehouden interpellatie tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de problemen bij de haalbaarheid van bepaalde **PPS-projecten ter ontsluiting van de Vlaamse havens**. (09/11/05).*

Zie hoofdstuk 1.3.7 Betrokkenheid vergroten bij werken spoorinfrastructuur

7. Beleidsbrief Openbare Werken Beleidsprioriteiten 2005-2006

***BELEIDSBRIEF Openbare Werken Beleidsprioriteiten 2005-2006** MOTIE VAN AANBEVELING van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer en Joris Vandenbroucke, mevrouw Annick De Ridder en de heer Jan Peumans (21/12/2005).*

Hier wordt verwezen naar hoofdstuk II van deze beleidsbrief.

8. Zwaar vervoer op de wegen

*VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke en Jul Van Aperen betreffende **zwaar vervoer op de weg** (19/04/06).*

Wat het wegwerken van de missing links betreft: zie hoofdstuk 1.1.1 – wegwerken van capaciteitsbeperkende knelpunten.

Wat het wegwerken van de gevaarlijke punten betreft: zie 1.1.4. – aanpak gevaarlijke punten.

Wat de realisatie van de categorisering van wegen door het uitwerken van eenvoudige richtlijnen betreft: zie 1.1.4. – categorisering van de wegen op het terrein realiseren.

Wat de ondersteuning van steden en gemeenten bij hun inspanningen om een duurzaam en veilig parkeerbeleid voor vrachtwagens te ontwikkelen, betreft: zie 1.3.4. – screening bestaande wetgeving.

Wat de activering van een blijvend doortochtenprogramma betreft: zie 1.1.4. – herinrichting doortochten

9. Proefproject snelheidsbeperking op E17-viaduct in Gentbrugge

VOORSTEL VAN RESOLUTIE van de heer Jan Roegiers c.s. betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17 –viaduct in Gentbrugge (24/05/06).

Op 6 oktober 2006 werd het proefproject opgestart door een snelheidsbeperking op het viaduct van de E17 in Gentbrugge van kracht: 90 km/u voor zowel personen- als vrachtwagens..

Bijlage 3: Overzicht van de uitvoering van de belangrijkste decreten

Decreet houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) (07/07/2006)

Er werd gewerkt aan een wijziging van het decreet van 20 april 2004 tot oprichting van de MORA. Tevens werden uitvoeringsbesluiten van dit decreet ontworpen voor wat betreft de werking, de oprichting van het secretariaat en de inwerkingtreding van het decreet. In de loop van het volgende jaar zullen deze teksten verder worden afgewerkt.

Decreet tot omzetting van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen (17/03/2006)

Met de omzetting in decreet van Richtlijn 2001/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 december 2001 tot vaststelling van geharmoniseerde voorschriften en procedures voor het veilig laden en lossen van bulkschepen wordt gepoogd de maritieme veiligheid te verbeteren en verontreiniging door schepen te voorkomen. Het decreet is van toepassing op alle terminals die worden aangedaan door bulkschepen voor het laden en lossen van vaste bulkclading behoudens op voorzieningen die alleen in uitzonderlijke omstandigheden gebruikt worden of als voor het laden en lossen uitsluitend wordt gebruik gemaakt van de uitrusting van het bulkschip.

De terminalexploitanten dienen, om te voldoen aan de BLU gedragscode voor veilig laden en lossen van bulkschepen, er voor te zorgen dat zij voldoen aan de nodige geschiktheideisen, waaronder de behaling van de ISO 9001 norm en de nodige beginselen in acht nemen vanaf de eerste aankondiging van het schip en tijdens de laad- en losoperaties. Indien afwijkingen worden vastgesteld, gemeld door de terminal of door het vaartuig kan de havenkapiteindienst de laad – of losactiviteiten laten stilleggen. De havenkapiteindienst informeert verder alle betrokken terminals betreffende de toepassing van het decreet.

De uitvoeringsbesluiten zullen nog in 2006 voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering.

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

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

Realisaties

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

Op 1 februari 2006 is de Vlaamse secretaris Kustwacht in dienst getreden. Het secretariaat van de Kustwacht bevindt zich in de gebouwen van het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

Ondertussen werden de Vlaamse voorzitter beleidsorgaan Kustwacht en de Vlaamse kustwachtpartners officieel aangeduid door de Vlaamse regering. Er werden sinds 1 februari 2006 reeds 3 vergaderingen op het niveau Beleidsorgaan en 3 op het niveau Overlegorgaan georganiseerd, een aantal werkgroepen kwamen samen voor de bespreking van de procedures voor het nieuwe MRCC (OPPLAN SAR), voor het uitwerken

van olie-interventieplannen, rond samenwerking met de federale kustwachtpartners voor één geïntegreerde kustwachtcentrale en de actualisatie rampenplan Noordzee. Dank zij de loketfunctie van het secretariaat beschikt het publiek over één contactpunt voor alle zaken die verband houden met de Noordzee. Het motto is hier: *één vraag, één oplossing*. Voor elke vraag die op het secretariaat toekomt, wordt de geschikte partner gecontacteerd die de gepaste oplossing kan bieden.

Plannen voor het volgende jaar:

Op 1 september 2006 zal de federale secretaris in dienst treden. Het komende jaar zal heel hard gewerkt worden aan de uitwerking van de elementen van de samenwerking uit het samenwerkingsakkoord (actualisatie rampenplan Noordzee, operationele permanentie, uitwisseling van informatie, de kustwachtcentrale.....). De secretarissen van de Kustwacht zullen een hoofdrol spelen in de verdere uitbouw van de Kustwachtcentrale met zijn twee componenten MRCC en MIK (= Maritieme Informatie Kruispunt). Dit zal bekrachtigd worden door één of meerdere overeenkomsten tussen de betrokken Vlaamse en Federale Kustwachtpartners. Er zullen eveneens bilaterale overeenkomsten worden afgesloten tussen afdeling scheepvaartbegeleiding en de andere kustwachtpartners betreffende een webapplicatie voor het ontvangen van MRCC-informatie, het homogene dienstverleningspakket redden van een mensenleven op zee, de inzet van helikopters voor het onderhoud van de radartoren op de Oostdyckbank, de samenwerking Radio Maritieme Diensten en MRCC....

Het secretariaat van de Kustwacht zal, met behulp van o.a. een website, de Kustwacht en zijn loket bekend maken bij een breder publiek.

19/04/06 Decreet houdende de decretale aanpassingen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken als gevolg van het bestuurlijk beleid (21/04/2006)

Zie bijlage m.b.t. BBB.

Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (31/05/2006)

Het decreet en zijn uitvoeringsbesluit waarborgt en versterkt de nautische dienstverlening voor een optimaal scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse zeehavens, en verzekert de Vlaamse overheid van een rechtszekere uitvoering van zijn activiteiten als facilitator van scheepvaartbegeleidingssystemen op de maritieme toegangswegen van en naar of in de havengebieden zelf. Dit decreet stimuleert en faciliteert een continue verbetering van de nautische dienstverlening en de bijhorende op- en afvaartcapaciteit van en naar de Vlaamse zeehavens.

Het scheepvaartbegeleidingsdecreet en bijhorend uitvoeringsbesluiten zullen eind 2006 gepubliceerd en dus van toepassing zijn. Hiermee wordt de Europese monitoringrichtlijn omgezet naar Vlaams recht.

Decreet houdende toekenning van een rentetoelage voor ondernemingen die lijden onder de verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken (07/07/06, nog niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 14/09/2006)

Na de aanname door het Vlaams Parlement op 05/07/06 heeft de Vlaamse Regering op 07/07/06 beslist het decreet houdende toekenning van een rentetoelage voor ondernemingen die lijden onder de verstoorde bereikbaarheid ten gevolge van hinder door openbare werken te bekrachtigen en af te kondigen.

Hierdoor komen kleine en middelgrote ondernemingen die beschikken over ruimtes toegankelijk voor klanten en die te kampen hebben met een verstoorde bereikbaarheid tengevolge van hinder door openbare werken in aanmerking voor de toekenning van een rentetoelage.

Het decreet is op dit moment nog niet verschenen in het Belgisch Staatsblad. Eenmaal het decreet verschenen is, moet een uitvoeringsbesluit het decreet in werking laten treden. Aangezien het decreet een initiatief is van mijn collega minister Moerman verwijs ik naar haar beleidsbrief voor verdere gegevens.

Lijst met gebruikte afkortingen

ADA	Algemene Databank AWV
AIS	Automatic Identification System
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
CBS	Central Broker System
CIC	Centra voor Informatie en Coördinatie
CIW	Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid
CVIS	Co-operative Vehicle-Infrastructure Systems
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
EMSA	European Maritime Safety Agency
FAST	Files Aanpakken door Snelle Tussenkomen
FCD	Floating Car Data
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eénmalige Investeringsuitgaven
GGG	gecontroleerd gereduceerd getijdegebied
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
GRUP	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
HIC	Hydrologisch Informatiecentrum
HPD	Hydrographic Production Database
HYMEDIS	Hydro Meteo Distributiesysteem
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMO	International Maritime Organisation
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
IVA	Intern Verzelfstandigd Agentschap
KGT	Kanaal Gent-Terneuzen
LED	Light Emitting Diode
MDK	agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	Milieueffectrapportage
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
NTMB	Natuur Technische Milieu Bouw

MTS	Mobile Traffic Services
OBA	Objectieve Behoeft Analyse
PMV	Participatiemaatschappij Vlaanderen
PPS	Publiek Private Samenwerking
RIS	River Information Services
RSS	rijstrooksignalisatie
RUP	Ruimtelijk Uitvoerings Plan
SAR	Search And Rescue
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SNMS	Schelde Navigator voor Marginale Schepen
SPV	Speciale Projectvennootschap
SRK	Schelde Radar Keten
STOP	Stappers, Trappers, Openbaar Vervoer, Privévervoer
TEN	Trans-Europese Netwerken
VIL	Vlaams Instituut voor de Logistiek
VLC	Vlaamse Luchthavencommissie
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTs	Vessel Traffic Services
WESP	WesterscheldePlanner
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal